100 Seiten + DVD

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2011
60. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €

4 191341 104505 10
B13411

Der Testreport:

- 151 von ESU
- Esslinger von Brekina
- Rheingold-Wagen von Märklin
- ICE2-Startset in N von Fleischmann
- 144.5 von Liliput
- Snack-Point-Wagen von A.C.M.E.
- RIV-Wagenset in TT von Tillig
- 58.30 mit Neubautender von Gützold
- Feuerwache von Auhagen
- Holzkarren in 0 von Busch
- Farbdisplay von Austromodell
- Nebenabtrieb von Crottendorf

Werkstatt:

- Analoger Steppenpferd-Rückbau
- Kopfsteinpflasterstraßen aus PS
- 181-Verschönerung
- Modellbahn-ABC

Im Zeichen des S

Als Leipzig den neuen Stadtbahntakt feierte

Heimatstil in H0

Die Bühlertal-Segmentanlage

Tolle Preise

ICE-Fotowettbewerb



inkl. DVD



20 JAHRE ICE

Der deutsche Superzug

Wir feiern Ein Jahr DIGITALE MODELLBAHN

Jetzt **kennenlernen** und **gewinnen!**

Die neue Digitale Modellbahn



*Teilnahme am Gewinnspiel ist unabhängig von einer Bestellung.

Die Zeitschrift für Elektrik, Elektronik, Digitales und Computer

Schwerpunkt der neuesten Ausgabe: Melden bei Vorbild und Modell, Meldegrundlagen, Marktübersicht Melder, Blockspion, alte Märklin 111 digitalisieren, Elektronikprojekt Eigenbauzentrale, Güterwagen-Servo, Planen mit AnyRail, Anlagenporträt MEC Crailsheim, MobileStation 1 und 2 im Vergleich und vieles mehr.

Sichern Sie sich Ihr Exemplar.
Best.-Nr. 651104 • € 8,–

Noch lieferbar:

Jede Ausgabe mit 84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 180 Abbildungen, Zeichnungen und Tabellen



Best.-Nr. 651001
€ 8,–



Best.-Nr. 651101
€ 8,–



Best.-Nr. 651102
€ 8,–



Best.-Nr. 651103
€ 8,–

Abo-Hotline 08141/534810

Jetzt ABO-Vorteile nutzen

Nutzen Sie die Abo-Vorteile: Sie verpassen keine Ausgabe, sparen über 12% gegenüber dem Einzelheft-Verkaufspreisen und bekommen jede neue Ausgabe von „Digitale Modellbahn" druckfrisch frei Haus geliefert – 4 Ausgaben für nur € 28,- (Ausland € 34,-). Und als Dankeschön für Ihr Vertrauen gibt es eine dieser attraktiven Prämien gratis dazu:



Decoder T 5238 von Viessmann
DCC & MM



Melder Tams GBM-8
Bausatz (analog & digital)



GEWINNSPIEL unter www.digitaleklassiker.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

Bahn und Technik

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM











Titel: ICE 1 von Fleischmann, Foto: Markus Tiedtke



BAYERN

Frieden in Lindau?



Foto: Dollinger

Der berühmte Lindauer Inseldamm könnte auch weiterhin zumindest von Nahverkehrs- und Regionalzügen genutzt werden.

☐ Während sich die Kontrahenten in Stuttgart unversöhnlich bezüglich des Projektes Stuttgart21 gegenüberstehen und auch der vom Moderator Heiner Geißler vorgeschlagene Kompromiss auf wenig Gegenliebe stößt, könnte sich in Lindau, in einem vergleichbaren, jedoch viel kleineren Fall nun ein Kompromiss abzeichnen, der den Stuttgarter Streithanseln als Steilvorlage dienen könnte.

In Lindau ist manchem der berühmte Inselbahnhof ein Dorn im Auge. Dazu zählen vor allem die DB AG sowie die Schweizer SBB, die eine Beteiligung am Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke von München nach Lindau von einer signifikanten Fahrtzeitverkürzung abhängig machen, die bei einem Kopfmachen auf dem Inselbahnhof nicht erreicht werden könnte.

Eine Verlagerung des Schienenverkehrs aufs Festland mit einem neuen Bahnhof in Lindau-Reutin hätte vor allem für den Fernverkehr unter Fahrtzeitgesichtspunkten erhebliche Vorteile. Das von der Bahn beanspruchte und in der Folge einer Bahnhofsverlagerung frei werdende Gelände fände sicherlich umgehend Nutzer, die dafür viel Geld in die Hand nehmen würden, handelt es sich bei diesem Areal nicht nur um ein Filetstück Lindaus, sondern vielleicht um eines der interessantesten Grundstücke rund um das Schwäbische Meer.

Allerdings gehört der Inselbahnhof wie kaum ein anderer in Deutschland zum unverwechselbaren Bild einer Stadt und ermöglicht gerade den mit der Bahn anreisenden Touristen die Möglichkeit, unmittelbar im Herzen des Bodensee-Kleinods Lindau anzukommen. Unter Moderation des bayerischen Verkehrsministeriums wurde nun ein Kompromissvorschlag erarbeitet, der vorsieht, Fernverkehrszüge, vor allem die Eurocitys zwischen München und Zürich, nur mehr an einem fernverkehrstauglichen Bahnhof in Reutin halten zu lassen und den legendären Inselbahnhof weiterhin für den Nah- und Regionalverkehr zu nutzen.



Foto: Slg. Dollinger

Die Tage, in denen Fernzüge den Inselbahnhof ansteuern und seit langem beliebte Fotomotive abgeben, scheinen jedoch gezählt.

Bis Ende September, erklärten nun alle Beteiligten, die DB AG, die Stadt Lindau und der Freistaat Bayern, den Kompromissvorschlag hinsichtlich der Mach- und Finanzierbarkeit zu prüfen.

SACHSEN

Heizhausfest Chemnitz-Hilbersdorf

☐ Das 21. Heizhausfest im Sächsischen Eisenbahnmuseum fand vom 19. bis 21. August 2011 in Chemnitz statt. Höhepunkt der diesjährigen großen Fahrzeugausstellung war das Zusammentreffen der betriebsfähigen 35 1019 und 35 1097 und der nicht betriebsfähigen 35 1113, womit drei Dampfloks der Baureihe 23.10 zu bestaunen waren. Neben der beliebten Nachtfoto- und Lokparade war auch dieses Jahr wieder der Heizhausexpress unterwegs. Er wurde auf der Strecke von Chemnitz über Döbeln, Nossen, Meißen nach Dresden und wieder zurück nach Chemnitz von 65 1049 und 35 1019 gezogen. Führerstandmitfahrten, die Besichtigung des Reiterstellwerkes und der Fahrbetrieb auf der Feldbahn rundeten das Programm des gelungenen Festes ab.



Foto: Trautner

Im goldenen Abendlicht sonnt sich 38 205, während im Hintergrund die 65 1049, 35 1019, 35 1113, 35 1097 und 58 3047 auf die Nachtfotoparade vorbereitet werden..

BAYERN

Umleitung

☐ Auf der Hauptstrecke zwischen München und Rosenheim fand vom 30. Juli bis 23. August 2011 der Umbau des Bahnhofs Ostermünchen statt. Dabei wurde das Überholgleis in die Mitte zwischen beide Hauptgleise verlegt. Aufgrund der während dieser Maßnahme stark eingeschränkten Streckenkapazität wurden ein Großteil des Güterverkehrs sowie die Eurocity-Linie von München Richtung Brenner und weiter nach Italien über Holzkirchen und die eingleisige Mangfallbahn umgeleitet.



Foto: von Lossow

Die 1216.013, „ÖBB Italia“, befährt mit dem EC 87 die eingleisige Mangfallbahn bei Holzkirchen.

MUSEUMSBAHN

Neue Strecke für die WEM

☐ Da die Strecke von Weißwasser zur Tongrube Mühlrose im Abschnitt kurz hinter Trebendorf bis zur Tongrube Mühlrose zum Abbaugebiet des Tagebaus Nochten von Vattenfall gehört, muss dieses Streckenstück in den nächsten Monaten abgebaut werden. Als Ersatz für den Verlust der Strecke wird Vattenfall für die Waldeisenbahn Muskau einen neuen Streckenteil von Trebendorf zum Aussichtsturm am Schweren Berg nahe dem Tagebau Nochten verlegen. Der Vertrag dazu wurde am 14. Juni 2011 von Vattenfall und der Waldeisenbahn Muskau GmbH unterzeichnet.



Foto: Heilmann

Lok 99 3317 am 24. April 2010 im Abschnitt Birkenwäldchen nahe Mühlrose, der demnächst dem Tagebau Nochten weichen muss.

Prima Klima wie in der Sauna



Dr. Karlheinz Haucke

Wann wird´s mal wieder richtig Sommer? Diese Frage stellte uns schon vor Jahrzehnten Rudi Carell und hatte eine recht launige Antwort parat.

Zugegeben, jetzt vor Beginn des Herbstes diese Frage aufzuwerfen, scheint auf den ersten Blick wenig zielführend. Auf den zweiten Blick ist´s jedoch so, dass sich die klassischen Übergangsjahreszeiten mehr und mehr verabschieden und sich sommers wie winters ins zunehmend instabile Wetter einmischen.

Da lob ich mir die Deutsche Bahn. Sie hat die Zeichen der Zeit längst erkannt und ersetzt mit ihren Klimaanlagen zuverlässig die Wetterfrösche. „Alle reden vom Wetter, wir nicht“, war vorvorvorgestern. Nun heißt´s: Gibt´s Problem im Zug mit Klima, herrscht der Sommer, das ist prima!

Es würde mich übrigens nicht wirklich überraschen, sollte zum nächsten Sommerfahrplan die Rückstufung der ersten und zweiten Klasse erfolgen und gegen satten Aufpreis die Saunaklasse eingeführt werden. Mit marketingstrategischem „All-inclusive-Service“ am Platz, versteht sich.

Wie auch immer, dieser Sommer passt auch in anderer Hinsicht nicht ins Bild, speziell das, was Modellbahnbegeisterte gewohnt waren: Statt Flaute geradezu eine Modellneuheiten-Flut und nicht nur irgendwelche Farbvarianten, sondern waschechte Neukonstruktionen, die unsereins sonst frühestens mit Beginn des Weihnachtsgeschäfts zu erwarten geneigt war.

Hat man sich angepasst, ist der Herbst abgesagt? Ich werde mich gleich kommende Woche um einen Christbaum kümmern, sicher ist sicher!

Bahnwelt Aktuell



Foto: Behrla

Der früher von der Kahlgrund-Verkehrs-GmbH eingesetzte NE 81-Triebwagen läuft seit einiger Zeit als VT43 für die Hochwaldbahn (HWB). Am 15. August 2011 schleppt der Triebwagen eine Siemens-Vectron-X4 von Rheydt via Bad Schandau nach Velim in Tschechien zum dortigen Versuchsring.



Foto: Dollinger

Statt der Stammlok (Holzroller, 142 130) des Schwarzkopf-Güterzuges Wassertrüdingen – Langenfeld setzt die „BayernBahn" derzeit im Wechsel zwei Krokodile ein: Am 1. August 2011 übernahm zunächst E 94 178 von Rail4U die Aufgabe, am 4. August scherte E 94 192 des Bayerischen Eisenbahnmuseums in den Umlauf ein. Bei Letzterer wurde erst wenige Tage zuvor die Hauptuntersuchung samt Neulack abgeschlossen. Beide E 94 sollen im Wechsel noch bis Anfang September eingesetzt werden.

HAMBURG

Dänische Triebwagen nach Peru

☐ In den Nächten vom 15. auf den 16. und vom 17. auf den 18. August 2011 wurden zahlreiche dänische Lynette-Triebwagen, auch bekannt als Y-tog, der Østbanen nach der Fährüberfahrt von Rødby nach Puttgarden nach Deutschland gebracht. Von Puttgarden bis in den Hamburger Hafen wurden die Triebwagen über Nacht auf der Straße transportiert. In Hamburg im Steinwerder Hafen am Kamerunkai wurden die Fahrzeuge im August verladen, um von dort mit dem Schiff nach Peru gebracht zu werden. Die Triebwagen wurden bei den Østbanen von Lint-Triebwagen ersetzt. Die Østbanen fahren südlich von Kopenhagen auf der Insel Seeland von Køge nach Faxe Ladeplads und Rødvig.



Foto: Brüggemann

Im Hamburger Hafen stehen die Lynette-Triebwagen von Düwag am 19. August 2011 und warten auf ihre Verschiffung. In Zukunft sollen die Triebwagen in Peru fahren.

Zwischenhalt

■ **Die Russische Staatsbahn** möchte künftig auf den wichtigsten Interregionalstrecken ab Moskau bis zu einer Entfernung von 700 Kilometern Doppelstockzüge nutzen.

■ **Am 16. August 2011** wurde in München-Pasing das elektronische Stellwerk mit einem symbolischen Knopfdruck in Betrieb genommen. Zuvor war der wichtige Knotenbahnhof München-Pasing über zwei Tage komplett ohne Zugverkehr.

■ **Am 12. August 2011** wurden in China 54 Hochgeschwindigkeitszüge des Typs CRH-380BL aufgrund von Qualitätsproblemen aus dem Verkehr gezogen.

■ **Rund 70 Prozent** der Mitarbeiter der DB AG sind nach einer Umfrage der Financial Times Deutschland an ihrem Arbeitsplatz und durch ihre Tätigkeit frustriert.

■ **Die DB AG** erprobt in Celle-Garßen auf einer Länge von 300 Metern eine niedrige Schallschutzwand mit einer maximalen Höhe von 76 Zentimetern. Messungen sollen bis Mitte 2012 zeigen, welche Lärmreduzierungen dadurch erreicht werden können.

■ **Die Müngstener Brücke** zwischen Solingen und Remscheid könnte eines der nächsten deutschen Weltkulturerbe werden. Die Bergische Entwicklungsagentur will den Antrag bis zum 1. November 2011 fristgerecht einreichen.

■ **Das Verhältnis** zwischen DB AG und ÖBB einerseits und der Trenitalia entspannt sich weiter. So sind seit Mitte August Fahrscheine für die DB AG-/ÖBB-Eurocity-Züge zwischen Deutschland und Italien auch wieder an den Schaltern der Trenitalia erhältlich. Über Automaten und mobile Anwendungen können allerdings noch immer keine Fahrscheine erworben werden.

■ **Am 1. August 2011** hat Siemens in Jekaterinburg die neue E-Lok 2ES10 in Anwesenheit von RZD-Chef Wladimir Jakunin und Siemens-Chef Peter Löscher vorgestellt. Anlässlich der Präsentation zog die Lok einen 9000 Tonnen schweren Güterzug über 300 Kilometer.

NIEDERSACHSEN

Weiterer Ausbau der Heidebahn

☐ Die DB AG sanierte vom 24. Juli bis 14. August 2011 die Heidebahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Soltau und Schneverdingen. Zum Jahresende sollen die nördlichen und südlichen Teilstrecken ertüchtigt werden. Im Jahr 2015 ist laut Planung auch der mittlere Abschnitt zwischen Soltau und Walsrode fällig. Der Bahndamm wurde im Zuge der Instandsetzungsarbeiten mit neuem Material aufgefüllt und verfestigt, Schienen wurden gewechselt, das Schotterbett gereinigt und mit neuem Schotter aufgefüllt. Die Eisenbahnbrücken über die Böhme und die Wümme wurden erneuert. Der Haltepunkt Wolterdingen bekommt einen neuen Außenbahnsteig und im Bahnhof Schneverdingen werden zwei neue Außenbahnsteige erstellt. Die Bahnsteige sollen barrierefrei zu erreichen sein. Für die Dauer der Bauarbeiten mussten auch einige Bahnübergänge gesperrt werden. Während dieser Zeit pendelten zwischen Buchholz in der Nordheide und Handeloh zwei DB AG-Triebwagen der Baureihe 628 und zwischen Handeloh und Soltau verkehrten Busse. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember soll dort die OHE-Tochter Heidekreuzbahn mit Lint-Triebwagen den Verkehr übernehmen.



Foto: Schenk

Im Rahmen der Sanierungsarbeiten der Heidebahn konnte am 30. Juli 2011 zwischen Hemsen und Wolterdingen ein etwa 900 Meter langer Gleisbauzug der Firma Spitzke gesichtet werden, der von Lok 20 (ehemals 228 501) der Wedler & Franz GbR Lokomotivdienstleistungen (WFL) bespannt wurde. Bei dem auf den Namen „Katherina die Große“ getauften Gleisumbauzug handelt es sich um eine Recycling-, Planumsverbesserungs- und Reinigungsmaschine des Typs RPM-RS-900, mit deren Hilfe der komplette Gleisunterbau in einem Arbeitsschritt erneuert werden kann.



Foto: Gerlach

Die Osning-Bahn e.V. (gegründet 2010, Sitz Halle i. Westfalen) erwarb von der SWEG das MAN-Schienenbuspärchen VT 27/VS 51 im Februar 2011 und ließ anschließend die Fahrzeuge von der Gmeinder Lokomotivfabrik GmbH hauptuntersuchen (REV 29. Juli 2011). Nach erfolgter Aufarbeitung der Inneneinrichtung durch den Verein sollen die Fahrzeuge ab September 2011 für Charterfahrten zur Verfügung stehen. Am 6. August 2011 wurden VT 27 und VS 51 von Waibstadt nach Bielefeld überführt, dabei durchfuhr das Pärchen als DLr 91769 den Bf Mainz-Weisenau.

Bahnwelt Aktuell

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Sickert

Der auf dem Foto abgebildete Triebwagen wird gerne auch als der „kleine Bruder" des Generals bezeichnet. Am 23. Mai 1973 ist 633 803 gerade auf dem Weg durchs Filstal, als ihn Heinz Sickert im Bahnhof Süßen fotografierte. Die Fahrzeiten des Triebwagens wurden stets geheimgehalten, so dass derartige Aufnahmen recht selten sind. Der Triebwagen gehörte zum Bw Heidelberg und wurde 1957 unter der Fabriknummer 3013 bei den Deutschen Waggon- und Maschinenfabriken Berlin (DWM) als VT 33 803 gebaut. Der stark an einen Akku-Triebwagen der Baureihe 515 erinnernde Triebwagen wurde am 30. November 1990 ausgemustert. Der 633 803 wurde nach seiner Ausmusterung 1990 an die Gleisbaufirma Cronau in Bad Homburg verkauft und dort in ein gelb lackiertes Gleisbau-Fahrzeug umgebaut. Durch eine Verwechselung wurde dieser Triebwagen Mitte der 1990er Jahre versehentlich verschrottet. Das Fahrzeug wurde zwar von der Deutschen Bundesbahn unterhalten, gehörte aber nie zum Bestand der Staatsbahn. Wer war bis 1990 der Eigentümer dieses Triebwagens?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete: „Amper". Gewonnen haben: Rossner, Peter, 80992 München; Hesse, Verena, 93346 Ihrlerstein; Ebeling, Peter, 26757 Borhum; Kohls, Joachim, 10319 Berlin; Wieland, Walter, 74535 Mainhardt-Hütten; Fritzsche, Hans, 64689 Grasellenbach; Hubert, Hans-Jürgen, 86154 Augsburg; Bergmann, Fred, 99706 Sondershausen; Liebscher, Gerd, 08371 Glauchau; Baumann, Thomas, 04600 Altenburg; Wolf, Manfred, 04158 Leipzig/Wiederitzsch; Gerhardt, Klaus, 07548 Gera; Perz, Karsten, 08539 Kornbach; Rönelt, Wolfgang, 06366 Köthen (Anhalt); Stadtler, Martin, 48149 Münster; Hensel, Stephan, 17098 Friedland; Klug, Thomas, 04347 Leipzig; Gühnemann, Ulrich, 47638 Straelen; Frahnert, Thomas F., 91257 Pegnitz-Bronn; Hauck, Horst, 65474 Bischofsheim.

DEUTSCHLAND/ÖSTERREICH

Arlberg-Umleiter

Im August 2011 fanden erneut Bauarbeiten an der Arlberg-Strecke in Österreich statt, die mit Totalsperrungen und Schienenersatzverkehr vom 6. bis 21. August 2011 verbunden waren. Es wurden unter anderem am Höllentobelviadukt neue Gleise verlegt, der Engelwandtunnel modernisiert und eine neue Brücke über die Ötztaler Ache errichtet. In diesem Zeitraum mussten die überregionalen Güter- und die Nachtreisezüge über Salzburg – München – Buchloe – Memmingen/Kempten und Lindau Richtung Feldkirch umgeleitet werden. Sämtliche Nachtreisezüge (vier Zugpaare täglich) verkehrten über Kempten. Von den etwa sechs Güterzugpaaren pro Tag wurden die meisten über die zweigleisige Strecke via Kempten geleitet; nur drei Güterzüge fuhren über die eingleisige Route via Memmingen. Bei drei Nachtzugpaaren kamen Doppeltraktionen der Baureihe 218 zum Einsatz, bei einem Zugpaar eine 232. Die Güterzüge wurden fast ausschließlich von 225-Doppeltraktionen befördert.



Foto: Wirtz

Am 12. August 2011 kam vor dem nachmittäglichen Zugpaar eine Doppeltraktion aus 217 002 (in TEE-Farben lackiert) und 217 012 zum Einsatz.

MUSEUMSBAHN

Tag des Eisenbahnfreundes

☐ Zum diesjährigen Tag des Eisenbahnfreundes am 6. und 7. August bot der DEV (Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.) in Bruchhausen-Vilsen in der Nähe von Bremen wieder ein besonderes Programm an. Es fuhren mehr Züge als im Normalfahrplan. Dabei kamen die Dampfloks Spreewald und Hoya zum Einsatz, dazu die Dieselloks Emden V 4 und V 29. Neben dem T44, einem Talbot-Triebwagen, kam auch der Wismarer Schienenbus T 41 von der Steinhuder-Meer-Bahn zum Einsatz. Die V 29 bespannte einen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), für den zuvor ein Normalspurwagen auf Rollböcke umgeladen wurde. Auf der Normalspurstrecke von Eystrup nach Syke fuhren im Zubringerverkehr der Esslinger Triebwagen T 2 und der GDT-Triebwagen T 3. Auch drumherum bemühte sich der Verein um die passende Kleinbahnatmosphäre, im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen führte ein Ladeschaffner die Verladung von Gepäck und Milchkannen vor.



Foto: Brüggemann

Zwei Dampfloks kamen zum Einsatz, hier die Spreewald und Hoya in Asendorf. Die Loks fuhren einige Züge einzeln und andere Züge in Vorspann.



Foto: Liebert

Die Nord-Südstrecke zwischen Kassel und Hannover wird von der Firma IGT immer wieder für Mess- oder Indienststellungsfahrten von neuen Bombardier-Lokomotiven genutzt. Am 29. Juli 2011 war dies 285 127, die in Zukunft bei der polnischen Firma LOTOS ihren Dienst versehen wird.



Foto: Günther

Die Diesellok 234 278 gehört zu den letzten Vertreterinnen ihrer Art und beförderte am 12. August 2011 den D444, Kiew – Berlin, von Rzepin nach Berlin. Die sonst üblicherweise eingesetzte Lok der BR 186 war nicht verfügbar. Der Zug endet im Bf Berlin Zoologischer Garten für den Fahrgastverkehr. Hier wurde der Leerpark zum Bf Berlin Grunewald auf der Stadtbahn am S-Hp. Savignyplatz angetroffen.

BAHNWELT AKTUELL

Der Schwellenleger

Servicewüste Reisezentrum

☐ Die gute Nachricht ist, dass die DB AG bei ihrem Plan, Hunderte von Arbeitsplätzen in ihren Reisezentren einzusparen, auf betriebsbedingte Kündigungen verzichten will. Das ist aber nur ein kleiner Trost bei diesem Service-Kahlschlag. Die Schlangen an den Reisezentren sind aber noch immer lang, denn der Beratungsbedarf ist hoch – kein Wunder bei der Vielzahl an Tarifen. Dass die Flexiblen, mit den neuen Techniken Vertrauten deshalb auf den charmelosen Automaten oder das Internet zurückgreifen, ist naheliegend. Nun behauptet die DB AG, es würden inzwischen so viele Fahrkarten über das internet verkauft, dass man beratendes Personal in den Reisezentren abbauen könne. Mir ist jedenfalls in jüngster Zeit selten ein Reisezentrum aufgefallen, in dem gähnende Leere herrschte. Zurück bleiben die Unsicheren, die Älteren, diejenigen, die nicht rund um die Uhr online sein können oder wollen. Ihre Verweildauer in den Warteschlangen der Fahrkartenschalter wird nach dem Stellenabbau nicht sinken und der Stress des Reisezentren-Personals ebenfalls nicht. Würde es die Bahn ernst meinen mit dem Service-Gedanken, dann hätte sie zumindest den angeblichen Personalüberhang genutzt, um die Öffnungszeiten ihrer Fahrkartenschalter kundenfreundlicher zu gestalten. Gemeint sind hier nicht die großen Metropolen, sondern die kleinen Reisezentren, die morgens zu spät öffnen, abends zu früh schließen und wo man am Wochenende sowieso keine Fahrkarte erhält. Dass die Kunden die eingesparten Personal-Kosten wenigstens in einer Fahrpreisermäßigung zurückerhalten, darf bezweifelt werden.



Foto: Gross

Für die perfekte Planung und die reibungslose Durchführung der Fahrten waren „Die Dampfmacher Bebra e.V." zuständig.

HISTORISCHE BAHN

Rhönbahn unter Dampf

☐ Nach 36 Jahren hat es am 14. August 2011 wieder eine Dampflok auf die eingleisige Stichstrecke in die Rhön zwischen Fulda und Gersfeld geschafft. Zum Einsatz kam die Hanauer 50 3552 vor dem bei allen Fahrten gut besetzten Sonderzug. Wegen der fehlenden Umsetzmöglichkeit auf der mit Rückfallweichen ausgebauten Strecke wurde am Zugschluss noch eine Ost-V100, 203 005, der „DIE-LEI GmbH" mitgeführt. Anlass für das Dampf-Comeback war das 1000-jährige Bestehen der Ortschaft Schmalnau.

BAYERN

Mit dem Radl unterwegs

☐ Anlässlich der 22. Radltour des Bayerischen Rundfunks konnte man am 30. Juli 2011 wieder eine beinah ausgestorbene Zuggattung erleben: PmG, Personenzüge mit Güterbeförderung. Sonderzüge gab es für den Nordbayerischen Raum mit Laufweg Aschaffenburg – Würzburg – Schweinfurt – Bamberg – Fürth – Treuchtlingen – Donauwörth – Neu-Ulm und 111 209 als Zugpferd sowie für Mittel- und Ostbayern über Nürnberg – Neumarkt – Regensburg – Ingolstadt – Neu-Ulm mit der Alpenverein-Werbelok 111 039 sowie aus München über Augsburg nach Neu-Ulm mit „Maxl", 111 017. Am Samstag, 6. August, verkehrten ähnliche Züge, um die Radler vom Zielort Coburg wieder nach Hause zu transportieren.



Foto: Müller

Im Bereich Herzberg/Harz nach Northeim/Han. wurden von Mai bis Juni umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt. Bei diesen wurde zur Baustellenversorgung auch die V 265 601 der Ascherslebener Verkehrsgesellschaft angemietet, hier bei der Durchfahrt des Bahnhofs Woffleben auf der Linie Nordhausen - Northeim/Han. Im Schlepp hat sie die MRCE-5001578 zum Betanken in Nordhausen.



Foto: Dollinger

Um ausreichend Platz für die Fahrräder der 1200 Teilnehmer der Radl-Tour zu bieten, verstärkte die DB AG ihre durch Nahverkehrswagen gebildeten Sonderzüge wieder um einige Schiebewandwagen.

TOP und FLOP

TOP: Gratis Eis im ICE

Eine schöne Aktion der Deutschen Bahn AG in Zusammenarbeit mit der Firma Unilever Deutschland gab es im Juli und August dieses Jahres. Alle Kinder bis 15 Jahre bekamen während der Fahrt im ICE auf ihrer Reise ein Eis gratis, was teilweise zu einer sehr großen Nachfrage führte. Mit der Kinderfahrkarte, die es beim Zugbegleiter gab, konnten sich die jüngsten Reisenden ein Wassereis mit knistender Eisspitze von Langnese im Bordbistro abholen.

FLOP: RIS unzuverlässig

Das Reisenden-Informations-System (RIS) der DB AG ist im Grunde eine feine Sache: Auf mobilen Endgeräten und im Internet kann man bereits zwei Stunden vor Abfahrt des Zuges feststellen, ob dieser Verspätung hat oder pünktlich ist. Leider sind die Infos oft unzuverlässig: So ist der IC 60419 online meist pünktlich, während er am Bahnhof beinahe regelmäßig bis zu 70 Minuten später eintrifft. Auch bei der S-Bahn München fallen Züge urplötzlich aus, die fünf Minuten vor der Planabfahrt noch pünktlich waren...



Foto: Sangmeister

Seit 25. Juli 2011 sind auf der RB-Linie 20, Eisenach – Halle, angemietete Lokomotiven der Baureihe 189 von MRCE im DB AG-Einsatz. Den Reigen eröffnete 189 843 mit RB 16307 von Eisenach nach Halle bei der Einfahrt in Großkorbetha.



BAHNWELT AKTUELL

Zeitreise

Schnellfahrstrecken

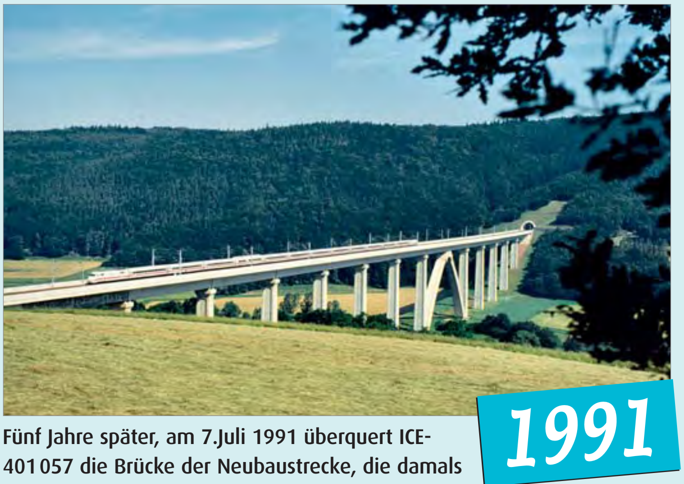
Unmittelbar in Verbindung mit der Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland mit dem ICE stand die vollständige Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Würzburg – Fulda – Kassel-Wilhelmshöhe – Göttingen – Hannover



Fotos: Volker Credé

Am 28. Juli 1986 ist vom Bau der ICE-Brücke im Pfieffetal noch nichts zu sehen.

zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991. Die neue Strecke ist 327 Kilometer lang und wurde zwischen 1973 und 1991 errichtet. Sie ist das längste zusammenhängende Neubauprojekt der Deutschen Bundesbahn. Die Gesamtkosten betrugen knapp 11,9 Milliarden DM. Dank des Neubau-Abschnitts erfolgte die überfällige Entlastung der alten Nord-Süd-Strecke. Außerdem führte er zu beachtlichen Reisezeitgewinnen zwischen den Metropolen Hamburg und München: 1984 dauerte eine Fahrt noch sieben Stunden 35 Minuten. Durch die NBS verkürzte sie sich auf rund sechs Stunden. Nochmals um eine halbe Stunde schneller wurden die Züge mit der Eröffnung der neuen Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München. Tagsüber dient die Trasse dem schnellen Personenfernverkehr mit bis zu 280 km/h, während sie nachts von Güterzügen mit bis zu 160 km/h befahren wird.



Fünf Jahre später, am 7.Juli 1991 überquert ICE-401 057 die Brücke der Neubaustrecke, die damals erst einen Monat in Betrieb war.



Foto: Henschel

Am letzten Juliwochenende lud die Hespertalbahn zum ersten historischen Wochenende ein. Neben den Fahrzeugen der HSB und Gastfahrzeugen aus Dahlhausen waren auch alte Straßenfahrzeuge des „Mobilen Fahrzeugmuseums Sittensen" zu sehen. Im Bild ist die Hepertal-V1, eine Henschel-DH 360, Baujahr 1961, bei der Ausfahrt aus dem alten Bf Kupferdreh am 31. Juli 2011 zu sehen.

SONDERZÜGE

Dampflok bespannt Metal-Train

Zum alljährlichen und längst legendären Freiluftkonzert und Heavy-Metal-Fest in Wacken bei Itzehoe in Schleswig-Holstein wurde dieses Jahr der Sonderzug: „Metal-Train" von Stuttgart nach Itzehoe am 3. August 2011 auf dem Abschnitt von Hamburg-Harburg nach Itzehoe von der Dampflok 03 1010 bespannt. Sie gastierte zu dem Zeitpunkt im Hamburger Raum für mehrere Sonderfahrten.



Foto: Brüggemann

Von Stuttgart bis Hamburg-Harburg wurde der Zug mit Euro-Express-Wagen von der HGK-185 587 bespannt. In Hamburg-Harburg machte man dann frühmorgens einen Lokwechsel und setzte die E-Lok an den Zugschluss.



Foto: Armin Schmutz

Ein weiteres Ereignis im Rahmen von „10 Jahre SBB Historic" war die Jubiläumsfahrt „Lötschberg & Simplon" am 20. August 2011 von Bern über die Lötschbergstrecke nach Brig und weiter nach Domodossola mit den beiden Krokodilen Ce6/8II 14253 (braun) und Ce6/8III 14305 (grün). Auf dem Foto befinden sie sich auf der Lötschberg-Nordrampe kurz vor Kandersteg.



Foto: Dollinger

186 101 von Railpool fungierte als Zugmaschine bei den Drehgestell-Testfahrten.

MESSFAHRTEN

Drehgestell-Tests

☐ Die Firma IGT absolviert derzeit gemeinsam mit dem TÜV Süd Versuchsfahrten mit den neuentwickelten RC25NT-Drehgestellen, die von ELH Eisenbahnlaufwerke Halle letztes Jahr auf der Innotrans vorgestellt wurden. Gemeinsam mit Waggon-Leasingfirmen entwickelt und durch Gelder der EU, der Bundesrepublik sowie Sachsen-Anhalts mitfinanziert, zeichnen sich die neuen Drehgestelle vor allem durch ein geringes Eigengewicht, eine Radsatzlast von 25 Tonnen sowie den gleichen Hüllraum wie das Y25-Drehgestell aus. Es ist modular aufgebaut und soll besonders radschonend und leise sein. Zwei Habbillns-Schiebewandwagen der AAE sowie zwei Slmmnps-Flachwagen der OnRail wurden für die Fahrten mit den neuen Drehgestellen (jeweils ohne Kopfteil und mit Scheibenbremse) ausgerüstet.

Vor zwei Jahrzehnten startete der planmäßige ICE-Verkehr

Noch heute wirken die inzwischen generalüberholten ICE-Züge der ersten Generation modern. Als sie im Jahr 1991 den planmäßigen Verkehr aufnahmen, waren sie eine Sensation und sorgten für den größten Umbruch im Fernverkehr.

20 Jahre im Express-Tempo



Am 29. Mai 2009 legt sich 401 055 bei Paindorf kurz vor Pfaffenhofen auf der Ausbaustrecke München – Ingolstadt in die Kurve.



Foto: Emersleben



Foto: Henschel

Den ersten ICE-Triebköpfen fehlten noch die Zwischenwagen, deren Auslieferung später einsetzte. So kam es zu kuriosen Testzügen mit alten Am- und Bm-Wagen wie in Hagen im Juli 1990.

Erinnern Sie sich noch an ihre erste Fahrt mit einem ICE? Bei mir war das erst relativ spät: Am 30. Juni 1996, der Tag, an dem Deutschland im Londoner Wembley-Stadion Fußball-Europameister wurde. Als finanzschwacher Student vermied ich bis dahin die teuren ICE-Fahrten und auf meiner Hauptreiseroute von Berlin nach München kam ich damals noch nicht in den Genuss des ICE-Fahrens. An diesem letzten Juni-Tag fuhr ich von Stuttgart zurück nach Berlin. Ich genoss die neue Art des Reisens: Im bequemen Großraumwagen der Zweiten Klasse gab es die Möglichkeit, Filme zu sehen oder Radio zu hören. Die Fahrt mit dem Zug hatte etwas vom Flair des Fliegens, nur dass die Reisenden im ICE selbst auf den preiswerten Plätzen noch Bewegungsfreiheit hatten. Auf der Fahrt nach Berlin zeigte das Zugkino, in Form eines kleinen Monitors im Vordersitz den spannenden Thriller „Outbreak“ mit Dustin Hoffman. Die Fahrt war perfekt: Bequem, schnell, kurzweilig und zum Endspiel war ich rechtzeitig zuhause. Ich erinnere mich noch, dass ich während der ganzen Fahrt immer wieder auf die Geschwindigkeitsanzeige im Wagen schielte und stets beeindruckt war, wenn weit über 200 km/h angezeigt wurden. Und noch heute nach zig Fahrten mit allen Typen der ICE-Flotte blicke ich immer mal wieder auf die Geschwindigkeitsanzeigen und bin stets ein wenig fasziniert, wenn ich Geschwindigkeiten von inzwischen bis zu 300 km/h ablesen kann.

In der Rückschau kann man mit Fug und Recht behaupten, dass der planmäßige ICE-Verkehr, der am 2. Juni 1991 auf der ICE-Linie 6 von Hamburg-Altona über Hannover

2. Juni 1991: Eine neue Ära des Fernverkehrs auf der Schiene beginnt.



Foto: Gabriel Habermann

Der erste planmäßige ICE ab Stuttgart startet am 2. Juni 1991. Damals fuhr auch noch der Lufthansa-Airport-Express, gezogen von 103 101.



Fotos (2): Emersleben

So sah die Inneneinrichtung des ICE 1 in der ersten Klasse vor dem Redesign aus: Bequeme, beinahe klobige Sessel boten reichlich Reisekomfort.



Am 20. April 1992 läuft immer noch die Produktion von ICE 1-Triebköpfen bei Krupp in Essen. Daneben entsteht gerade eines von 20 modernisierten U-Booten der Baureihe 229.

– Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart nach München begann, ein voller Erfolg ist.

Es war damals auch höchste Eisenbahn für einen signifikanten Qualitätssprung. Spätestens seit den 1970er-Jahren stieg der Druck auf die DB, ihren Fernverkehr zu beschleunigen. Das Flugzeug jagte der Bahn immer mehr Geschäftsreisende im innerdeutschen Verkehr ab. Die Intercity-Verbindungen auf den alten Strecken waren nicht mehr hinreichend konkurrenzfähig. Zudem war Frankreich, der ewige Konkurrent im Westen, mit seinen Bemühungen schon weit und konnte bereits im Jahr 1981 mit dem TGV planmäßigen und enorm prestigeträchtigen Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris und Lyon anbieten.

In diesem Jahr schrieb die Bahn den Prototypen eines neuartigen Hochgeschwindigkeitszuges aus. Sowohl konzeptionell als auch konstruktiv sollte der deutsche Hochgeschwindigkeitsverkehr jedoch keine Kopie des französischen Vorbilds werden. Während in Frankreich die Hochgeschwindigkeitszüge bis heute nahezu ausschließlich auf eigenen Trassen fahren, so war hierzulande klar, dass die ICE nur abschnittsweise auf ihnen mehr oder weniger vorbehaltenen Neubaustrecken verkehren würden. Auch konstruktiv unterschieden sich die Züge. Während sich die französische SNCF für einen Zug mit Jakobsdrehgestellen entschied, die bezüglich Gewicht und Aerodynamik Vorteile bieten und bei denen je zwei Wagenkästen dasselbe Drehgestell nutzen, was das Ausstellen einzelner Wagen allerdings erheblich erschwert, favorisierte die DB ein klassisches Konzept mit Triebköpfen und unabhängigen vierachsigen Wagen,

Als in Frankreich der TGV startet, gibt es hier noch nicht mal einen Prototyp

Der ICE 1 ist das letzte Triebfahrzeug, dessen Entwicklung und Produktion noch vollständig in der DB-Ära stattfand. Wie in jenen Jahren üblich, waren alle namhaften Hersteller an der Konstruktion beteiligt: Für den elektrischen Teil waren BBC, AEG und Siemens verantwortlich, für den Wagenkasten war Krupp in Essen zuständig, die Drehgestelle entwarf Henschel in Kassel und Krauss-Maffei kümmerte sich um die Aerodynamik und Gerüste. Die Münchner sind verantwortlich für das gelungene Erscheinungsbild des neuen DB-Superzuges. „Der Kopf ist von Krauss-Maffei“, erinnert sich Carl-Peter Zander, früherer Konstruktionschef und Leiter der technischen Dienste sowie Projektleiter bei Krauss-Maffei. Und all die Entwicklungsarbeit fand unter der strengen Aufsicht des Bundebahnzentralamtes (BZA) statt. „Es waren stets heiße Diskussionen mit dem BZA. Das war immer ein polnischer Reichstag. Und es gab keine Kleinigkeit, bei der das BZA nicht beteiligt gewesen wäre“, erinnert sich Zander: „Der ICE war ja anfangs so gar nicht geplant. Es sollte ursprünglich ein Versuchsfahrzeug für eine geplante, jedoch nie verwirklichte Rad-Schiene-Versuchsstrecke zwischen Rheine und Freren geben. Man wollte dort Dinge testen, unbeeinflusst von bahnbetrieblichen Zwängen und Randbedingungen.“ Das damalige BMFT (Bundesministerium für Forschung und Technologie) finanzierte das Forschungsprojekt und alle namhaften Hersteller haben Forschungsanträge eingereicht. Henschel schlug mit Krupp ein Fahrzeug vor und Krauss-Maffei beteiligte sich mit einem innovativen Entwurf mit einer Aluminiumzelle, der auf den hauseigenen Erfahrungen mit dem Transrapid beruhte. In dieser Zeit war jedoch schon der Aus- und Neubau der Strecke von Würzburg nach Hannover für Geschwindigkeiten bis 250 km/h im Gang, aber die DB verfügte über kein geeignetes Fahrzeug. Und so mündeten die Forschungen in die Bestellung des ICE-V, des Prototyps des ICE 1. Die Hersteller rangen sich in vielen Diskussionsrunden zu einem gemeinsamen Entwurf durch. „Henschel-Drehgestelle etwa waren nicht wegzudiskutieren. Dort lief ja das UmAn-(umkoppelbare Antriebs-masse)-Projekt und das war ja bereits BMFT-gefördert. Deshalb war klar: Da muss UmAn drin sein“, erzählt der pensionierte Krauss-Maffei-Ingenieur. Auch wenn damals noch jeder Hersteller mit Aufträgen bedacht wurde, gab es dennoch Verteilungskämpfe, um die besseren Entwürfe und nichtzuletzt um die Größe der Baulose. Friedlich waren die Runden nicht immer: „Das war Hauen und Stechen“, so Zander.

Der Triebkopf sollte ursprünglich technisch auf der BR 120 basieren, jener E-Lok-Type, die in Deutschland 1979 den entscheidenden Paradigmenwechsel im E-Lok-Bau auslöste: Weg von den konventionellen



Heute erinnert ein großer Gedenkstein an das tragische Unglück von Eschede, bei dem 101 Menschen den Tod fanden.



Fotos (2): Gabriel Habermann

Der Unfall eines ICE 1 in Eschede war der tiefe Einschnitt in das bis dahin so erfolgreiche ICE-Programm. Das Unglück zeigte ebenso Grenzen und Gefahren des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.



Jan Poppendieck ist Projektleiter beim ICE 2-Redesign. Er überwacht eine logistische Meisterleistung der DB AG und des Nürnberger Werkes.



Fotos (3): Alkofer

Die neuen Sitze in einem ICE 2-Wagen sind bereits montiert. Davor wurden die Wagen völlig ausgeräumt, neu verkabelt und werden am Ende mit zahlreichen neuen Features ausgestattet sein.

Die Modernisierung der ICE-Flotte ist in vollem Gang

Wechselstrom-Kommutator-Fahrmotoren hin zur Drehstromasynchron-Technik. Aber nicht nur an den Hochgeschwindigkeits-Drehgestellen und dem Fehlen von Dachleitungen bei den ICE-Triebköpfen, erkennt man, dass es sich bei ihnen nicht um neu eingekleidete E-Loks der BR 120 handelt.

1985 im großen Jubiläumsjahr der Bahn feierte der fünfteilige Triebzug der Baureihe 410 beziehungsweise ICE-V oder auch Intercity-Experimental seine Premiere und nahm ein umfangreiches Testprogramm auf, das am 1. Mai 1988 in der Aufstellung eines neuen Geschwindigkeitsweltrekords gipfelte: 406,9 km/h.

Bereits 1988 begann der Bau der Serien-Triebköpfe und im September 1989 gab es den offiziellen Roll-Out des ersten Triebkopfes, während die ersten Serienwagen erst ab 1990 die MBB-Hallen in Donauwörth verließen. Schnell wurde der ICE zum neuen Aushängeschild der Bundesbahn und nach der Wiedervereinigung und dem Verschmelzen von DB und DR auch zum prestigeträchtigen Werbeträger der neuen DB AG.

60 Züge bestellte die Bundesbahn, gebildet aus je zwei Triebköpfen und in der Regel elf Mittelwagen, die sich aus drei Wagen der ersten Klasse (BR 801), einem Speisewagen (BR 804), einem Zweite-Klasse-Wagen mit Sonderabteil (BR 803) sowie sechs Zweite-Klasse-Wagen (BR 802) zusammensetzen.

Anfangs kritisierten manche den besonderen Fahrpreis, der bei ICE-Fahrten verlangt wurde, doch die Gewöhnung trat schnell ein und im Tarifdschungel der Bahn ging der



Mit Hilfe dieser Holzplatte wird die Druckdichtigkeit der Wagen getestet.



Foto: Emersleben

Beim ICE-Redesign werden die Züge nahezu komplett zerlegt, zahlreiche Verschleißteile ersetzt, neue Teile eingebaut, so dass am Ende ein nahezu neuer Zug die Nürnberger Werkshallen verlässt.

besondere Fahrpreis bald unter. Um das ICE-Angebot auszuweiten, reichten die ICE 1-Züge nicht, und so wurde ab Mitte der 1990er-Jahre der ICE 2 ins Rennen geschickt. Abgeleitet von der Basis ICE 1 waren die Züge kürzer, verfügten nur mehr über einen Triebkopf und einen Steuerwagen mit der ICE-Kopfform am anderen Ende. Zwei Züge sind zu einem Vollzug kuppelbar. So erreicht die DB AG mehr Flexibilität auf weniger nachgefragten Strecken. Bedenken gab es anfangs, geschobene Züge mit 250 km/h verkehren zu lassen. Zwischenzeitlich galt die Einschränkung, dass geschobene Züge maximal mit 200 km/h unterwegs sein dürfen. Diese ist inzwischen aufgehoben und gilt nur an seitenwindgefährdeten Stellen oder, wenn ein schweres Sturmtief übers Land zieht.



Foto: Alkofer

An Bord eines ICE 1 auf der eingleisigen so genannten Weddeler Schleife zwischen Braunschweig und Wolfsburg.

Heutzutage nutzen über 210 000 Fahrgäste täglich die ICE der DB AG

Schnell gewöhnten sich die Fahrgäste an das neue Reisen im ICE und den neuen Geschwindigkeits- und Komfortstandard. Die Züge trugen wohlklingende Namen und in ihren ersten Jahren viel zur Verbesserung des Rufs der Deutschen Bahn AG bei. Bis zum 3. Juni 1998, als der ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen" infolge eines Radreifenbruchs im Bereich des Bahnhofs Eschede entgleiste. Es war das schwerste Eisenbahn-Unglück in der Geschichte der Bundesrepublik. 101 Menschen fanden den Tod, ein Großteil der übrigen Fahrgäste wurde schwer verletzt. Ein Unfall, der sich tief einbrannte in die Erinnerungen und der den weißen ICE-Zügen und dem Hochgeschwindigkeitsverkehr die zuvor empfundene Unschuld und Unverletzlichkeit raubte. „Eschede war eine Folge der gummigefederten Räder und die wären nie gekommen, hätte es in den Zügen zuvor nicht gedröhnt", erinnert sich Zander: „Es hat in den ICE teils so gedröhnt, dass im Speisewagen das Geschirr klapperte." Das BZA Minden entwarf zusammen mit den Radsatzherstellern gummigefederte Radsätze, die es zwar schon zuvor gab, „jedoch nicht für den



Foto: Emersleben

Das Markenzeichen der ICE 2 ist die Kupplungsfähigkeit zweier Triebzüge. Auf weniger nachgefragten Streckenästen ermöglicht das Konzept der Flügelzüge eine höhere Wirtschaftlichkeit.

ICE-T, ICE-TD und ICE 3: Die Familie wächst weiter.



Foto: von Lossow

Die Neigetechnik-ICE der Baureihen 411 und 415 sollten einen schnelleren Verkehr auf alten Strecken ermöglichen. Die DB AG bestellte 60 siebenteilige Züge der BR 411 in zwei Bauserien und 11 fünfteilige Züge der BR 415.



Foto: Gabriel Habermann

Dem vierteiligen Diesel-ICE-TD der Baureihe 605 blieb der große Erfolg versagt. Wirtschaftlich war er kein Erfolg. Hinzu kamen Probleme mit den Achsen und der Neigetechnik. 2003 wurde ihm die Betriebserlaubnis entzogen. Einige Züge verkehren nun nach Dänemark.



Foto: Henschel

Der ICE 3 ist das jüngste und mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h schnellste Mitglied der ICE-Familie. Sein Erscheinen ist eng mit der Neubaustrecke von Frankfurt nach Köln verbunden. Seine Weiterentwicklung, der Velaro-D, ist bereits bestellt.



Fotos (2): Emersleben

Ein ICE 2-Vollzug befindet sich am 21. April 2004 auf der Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg in der Nähe von Kassel auf dem Weg nach München.



Frankfurt ist einer der Knotenpunkte des deutschen ICE-Verkehrs. Die modernen Züge passen perfekt ins Wolkenkratzer-Stadtbild.

ICE 1: Das halbe Leben ist bereits vorbei.

Hochgeschwindigkeitsverkehr", so der Krauss-Maffei-Mann. Die ICE 1 erhielten nach dem Unglück von Eschede wieder Monobloc-Räder. Sie sind seitdem glücklicherweise von allerschwersten Unfällen weitgehend verschont geblieben, abgesehen vom Unglück am 26. April 2008, bei dem glücklicherweise keine Toten zu beklagen waren, als der ICE 885 auf der Fahrt von Hamburg nach München am Eingang des Landrückentunnels in eine Schafherde fuhr.

Die ICE 1-Züge hatten im Jahr 2005 rund 400 Millionen Kilometer seit ihrer Inbetriebnahme 14 Jahre zuvor zurückgelegt. Das entspricht knapp der dreifachen Entfernung von der Erde zur Sonne. Jeder der 59 Triebzüge ist jährlich mehr als 500 000 Kilometer unterwegs, was eine umfassende Modernisierung erforderlich machte. Zwischen 2005 und 2008 wurde die komplet-



Die Bauarbeiten am „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4", das den Berlin-Verkehr erheblich beschleunigte, dauerten von 1992 bis 1998.



Foto: Henschel

te ICE 1-Flotte im Werk Nürnberg für die nächsten zehn bis 15 Einsatzjahre ertüchtigt. Derzeit erfährt die ICE 2-Flotte ein Redesign-Programm. Seit Oktober 2010 läuft deren Modernisierung, Alle zwei Wochen verlässt ein aufgearbeiteter Zug die Hallen in Nürnberg. Die Maßnahme läuft noch bis Mitte 2013. Zirka sechs Wochen verbleibt ein Zug in den Werkshallen, bevor er nahezu neuwertig in den planmäßigen Verkehr zurückkehrt. Das war schon beim ICE 1-Redesign-Programm so, denn „der Taktgeber ist der Speisewagen, der komplett entkernt und neu aufgebaut wird“, erklärt Jan Poppendieck, Projektleiter beim ICE 2-Redesign, der stets den Überblick behält über eine vor allem auch logistische Herausforderung,

Die ICE-Flotte hat bis heute etwa 1,4 Milliarden Kilometer zurückgelegt

Neben einer vollständig neuen Inneneinrichtung und einer deutlich verbesserten Behindertenfreundlichkeit, erhalten die Züge noch einige für den Fahrgast nicht sichtbare, lebensverlängernde und wartungserleichternde Maßnahmen. Etwa 300 Mitarbeiter sind in der Noris-Stadt mit den Arbeiten beschäftigt. Nach Abschluss des Redesign-Programms sollen auch die ICE 2, die bereits seit 15 Jahren unterwegs sind, nochmals 15 Jahre laufen. „Im Wesentlichen gilt der Grundsatz: Redesign in der Lebensmitte“, erklärt Poppendieck. Das bedeutet aber auch, dass den Mitarbeitern in Nürnberg mit Sicherheit die Arbeit nicht ausgehen wird, denn wenn 2013 die Arbeiten an den ICE 2 abgeschlossen sind, dann stehen schon die ersten ICE-T ante portas und nach ihnen werden die ICE 3 anklopfen. *Stefan Alkofer*

Eine Besonderheit war der ICE-S: Auf Basis des ICE 2 fanden mit dem auffällig lackierten Zug Tests für den ICE 3 statt. Die Mittelwagen des ICE-S dienten der Erprobung des verteilten Antriebs und der Mehrsystemfähigkeit.





Foto: Henschel



20 Jahre ICE-Verkehr – Der große MEB-Fotowettbewerb.



20 Jahre planmäßiger ICE-Verkehr, das ist ein perfekter Anlass für einen besonderen Wettbewerb. Wir wollen ihre besten ICE-Fotos sehen. Dabei spielt es keine Rolle, wann und wo das Bild aufgenommen wurde. Sie dürfen auch Bilder aller ICE-Baureihen einsenden, und wenn Sie uns noch ein paar Informationen oder gar eine kleine Geschichte zum Bild liefern können, dann ist das umso besser. Eine Voraussetzung ist jedoch, dass uns das Bild als Abzug in der Größe von mindestens 13 x 18 Zentimetern erreicht. Schicken Sie ihr Foto an den Modelleisenbahner, Stichwort ICE-Fotowettbewerb, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

Attraktive Preise warten auf Sie:

Der 1. Preis ist ein digitales ICE-Startset von Fleischmann in Spur N im Wert von fast 700 Euro.

Der 2. Preis ist ein vierteiliges ICE 2-Zugset von Märklin in Spur H0.

Der 3. Preis ist ein achtteiliger ICE 3 von Arnold in N.

Die Siegerbilder werden selbstverständlich prominent im Modelleisenbahner veröffentlicht. Damit Sie noch genug Zeit haben, jetzt im Frühherbst ein paar schöne ICE-Bilder zu machen, ist der Einsendeschluss der 31. Oktober 2011 (Datum des Poststempels).



Fotos (3): Dollinger

Vor rund zehn Jahren endete der planmäßige Einsatz der Esslinger Triebwagen der ersten Generation im deutschen Nahverkehr. Zahlreiche Fahrzeuge haben aber überlebt.

Qualität made in Esslingen

Die Nebenbahntriebwagen aus Esslingen gehörten zu den erfolgreichsten Neukonstruktionen von Dieseltriebwagen nach dem Zweiten Weltkrieg. Sie wurden Anfang der 50er-Jahre für Klein- und Privatbahnen entwickelt und waren bei vielen nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Westdeutschland im Einsatz. Sie ersetzten dort den personalaufwendigen Dampfbetrieb. Während die Deutsche Bundesbahn sich für den Uerdinger Schienenbus entschied, beschafften zahlreiche Privatbahnen die württembergischen Fahrzeuge. Der erste Triebwagen wurde 1951 für die Teutoburger-Wald-Eisenbahn in Dienst gestellt. Insgesamt wurden 35 Fahrzeuge der ersten Serie gebaut, die bis zur Jahrtausendwende in Süddeutschland im regulären Einsatz standen. Ein paar Fahrzeuge haben überlebt und finden sich heute bei Museums- und Touristikbahnen wieder.

Nostalgieverkehr

Ja, es gibt sie noch. Rund zehn Jahre nach ihrem regulären Einsatzende verkehren nach wie vor Esslinger Triebwagen der ersten Bauserie in Deutschland. Eine Einsatzstrecke ist die Wanderbahn zwischen Gotteszell und Viechtach im Bayerischen Wald. Dort betreibt seit über 20 Jahren der Verein Wanderbahn im Regental e.V. die im regulären Personenverkehr längst eingestellte Strecke an Sonn- und Feiertagen mit Nostalgiezügen. Seit 2003 kommt hier ein Esslinger Triebwagen zum Einsatz. Kurz zuvor wurden diese Triebwagen durch Umstellung des Oberpfalz-Netzes auf moderne Regio-Shuttle freigestellt, so dass der Verein seine lokbespannten Ausflugszüge auf Triebwagen umstellen konnte. Mit einem Steuerwagen und einem Flachwagen kombiniert, verkehrt der Esslinger VT 7 hier an allen Sonntagen im Juli und August, sowie an ausgewählten Fahrtagen im September, Oktober und Dezember.

Im Personalabteil erklärt mir Andreas Fried, wie erstaunlich robust das inzwischen 59 Jahre alte Fahrzeug doch ist. „Erst einmal hatten wir eine Panne - und das bei rund 30 Betriebstagen im Jahr. Andere Fahrzeuge sind da nicht so verlässlich."

Rund 10 000 Reisende, davon rund 80 Prozent Touristen und 20 Prozent Einheimische, nutzen das Angebot des Vereins und steigen in die Wanderbahn, die eine jährli-



Foto: Fleischer

Das weiche Fahrverhalten dank der Drehgestelle und die großen Fenster zum Öffnen erlauben, trotz Holzbänken, eine angenehme Reise im VT 103.



Foto: Fleischer

Gründlich modernisiert hatte die Regentalbahn die Führerstände ihrer Triebwagen wie hier beim VT 7 der RAG zu sehen ist.



Foto: Fleischer

Der Triebwagen VT 103 der Chiemgauer Lokalbahn hat den Bahnhof Obing zur Rückfahrt nach Bad Endorf verlassen.

che Fahrgaststeigerung bis zu 13 Prozent vorweisen kann.

Auch im bayerischen Chiemgau zwischen Bad Endorf und Obing verkehrt an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr ein Esslinger. Wie der Triebwagen der Wanderbahn im Regental stammt dieses Fahrzeug aus dem Jahr 1952. Der VT 103 kam ursprünglich auf den von Bruchsal ausgehenden Strecken nach Menzingen und Odenheim zum Einsatz. Die Anschaffung des modernen Fahrzeugs erfolgte damals mittels Geldern aus dem Marshall-Plan. Zehn Jahre lang war der VT 103 dann auf der Museumsbahn Mellrichstadt – Fladungen im Einsatz, bevor er ins Chiemgau kam.

Bis in die östlichen Bundesländer hat es der ehemalige VT 3 der Regentalbahn geschafft, der ursprünglich als T 7 an die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster-Eisenbahn (AKN) geliefert wurde. Nach einem Intermezzo bei der Stauden-Verkehrsgesellschaft und planmäßigem Personennahverkehr im Auftrag von DB Regio auf der Mittelschwa-



Foto: Fleischer

Die Wanderbahn im Regental freut sich über wachsende Fahrgastzahlen. Zahlreiche Ausflügler nutzen die Züge zwischen Gotteszell und Viechtach.



Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Nur zwei Frontfenster hatte der Esslinger der Moselbahn, der hier im Bahnhof Mehring zu sehen ist.



Foto: Schumacher, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

VT 103 steht zu Plandienstzeiten im November 1976 im SWEG-Endbahnhof Waldangelloch zur Rückfahrt nach Wiesloch bereit.



Foto: Fleischer

Über das Design mit NE 81-Lampen der SWEG kann man unterschiedlicher Meinung sein. 1999 war der VT 114 bei der WEG im Kochertal im Einsatz.

benbahn zwischen Günzburg und Mindelheim in Bayerisch-Schwaben verkehrt das grundlegend restaurierte Fahrzeug seit mehreren Jahren auf den Gleisen der Lappwaldbahn zwischen Haldensleben, Weferlingen und Helmstedt. Hier wird ein interessantes Fahrtenprogramm angeboten. Als kleiner Grenzverkehr verkehrt der heute Anton genannte Triebwagen sogar zwischen den Bahnhöfen Weferlingen in Sachsen-Anhalt und dem Bahnhof Helmstedt in Niedersachsen. Daneben gibt es den Ohre-Express, der sich auf den Ostteil der Strecke zwischen Weferlingen und Helmstedt beschränkt. Die komplette Strecke wird übrigens unter dem Namen „Städteexpress" mehrmals pro Jahr befahren.

Wir bleiben in Niedersachsen: Der Ausflugszug Kaffkieker verkehrt zwischen Syke und Eystrup auf den Gleisen der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya. Für diese Touristikverkehre steht neben einem MAK-Großraumtriebwagen von 1959, auch ein Esslinger mit Steuerwagen zur Verfügung. Die Querverbindung südlich von Bremen dient hauptsächlich zur Anbindung der ersten Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf an den Schienenverkehr.

Das Fahrzeug stammt ursprünglich von der Kleinbahn Niebüll – Dagebüll, der späteren Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG), und wird seit 1992 museal erhalten. Da die Kleinbahn auch Kurswagen von der Bundesbahn übernahm und zur Dagebüller Mole weiter beförderte, wurde das Fahrzeug mit einer Maschinenanlage von zweimal 145 PS ausgestattet. Bei Ablieferung an die NVAG war die Lackierung beige-rot. 1992 wurde das Fahrzeug vom Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. erworben. Der Steuerwagen des Kaffkieker war ursprünglich auf den Nebenbahnen Bruchsal – Menzingen/Odenheim im Einsatz.

Auch beim Verein Brücke e.V. in Halberstadt ist ein betriebsfähiger Esslinger Triebwagen vorhanden. Das dunkelrot lackierte Fahrzeug entstand aus dem Steuerwagen VS 230, der bei der Württembergischen Eisenbahngesellschaft im Einsatz stand. Dieses Fahrzeug wurde ursprünglich als Triebwagen an die Hildesheim-Peiner-Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft geliefert und wird heute fast ausschließlich als Salontriebwagen für Sonderfahrten eingesetzt.

In Baden-Württemberg kann man aktuell noch nicht regelmäßig mit einem Esslinger Triebwagen fahren. Zwar ist der ehemalige VT 3 der Hohenzollerischen Landesbahn bei der Museumsbahn Blumberg-Zollhaus – Weizen stationiert, jedoch steht er nur für Sonderfahren zur Verfügung und findet im regelmäßigen Nostalgieverkehr keine Verwendung. Eigentlich sollte bereits auf der Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim-Nord – Hüffenhardt im Touristikverkehr ein Esslinger zum Einsatz gelangen. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um den ehemaligen VT 50 der Kahlgrundbahn, der den Spitznamen „Der Specht" trägt. Jedoch hat sich die Aufarbeitung des Fahrzeugs verzögert, so dass dort bis Saisonende noch ersatzweise auf geliehene Uerdinger Schienenbusse der Hochwaldbahn zurückgegriffen werden muss. *Korbinian Fleischer*

Erhaltene Esslinger Trieb- und Beiwagen der ersten Bauserie

Bezeichnung	Aktueller Eigentümer	Erste Bahngesellschaft und Bezeichnung	Baujahr
T 10	Ingenieursgesellschaft Bahn	Württembergische Eisenbahngesellschaft, T 10	1951
VB 236	DBK Historische Bahn e.V.	Eisenbahngesell. Altona-Kaltenkirchen-Neum., VT 6	1951
Anton	Dampflok-Gemeinschaft e.V.	Eisenbahngesell. Altona-Kaltenkirchen-Neum., T 7	1951
VS 26	Regentalbahn (WiR)	Frage-Vegesacker Eisenbahn-AG, VS 160	1951
VT 110	Kreisbahn Mansfelder Land	Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn, VT 4	1951
VT 7	Regentalbahn (WiR)	Bentheimer Eisenbahn, VT 1	1952
VT 5	Regentalbahn (Ersatzteilspender)	Bentheimer Eisenbahn, VT 2	1952
VB 167	Pfalzbahn, Klaus Ulshöfer	Bentheimer Eisenbahn, VB 22	1952
VM 11	Dampflok-Gemeinschaft	Bentheimer Eisenbahn, VB 21	1952
Cd 362	Ferrovia Adria-Mestre	Bentheimer Eisenbahn, VB 23	1952
VT 3	Wutachtalbahn	Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-AG, VT 61	1952
VT 104	DBK Historische Bahn e.V.	Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft AG, VT 104	1952
VT 103	Chiemgauer Lokalbahn	Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft AG, VT 103	1952
T 62	Die Brücke e.V.	Hildesheim-Peiner-Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft, T 62	1952
VS 65	Chiemgauer Lokalbahn e.V.	Butzbach-Licher-Eisenbahn-AG, VT 65	1952
VT 50	Pfalzbahn, Klaus Uhlshöfer	Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft, VT 50	1954
VB 169	privat, EM Weimar	Eisenbahn Neheim-Hüsten-Sundern, VB 169	1955
VB 238	Eisenbahn-Service-Gesellschaft	Eisenbahngesell. Altona-Kaltenkirchen-Neum. VT 8	1955
VS 240	Eisenbahn-Service-Gesellschaft	Eisenbahngesell. Altona-Kaltenkirchen-Neum, VS 1	1955
T 2	Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG, T 2	1956
VS 28	Wanderbahn im Regental	Kiel-Segeberger Eisenbahn, VS 161	1956
VB 165	Pfalzbahn, Klaus Ulshöfer	Kiel-Segeberger Eisenbahn, VS 165	1956
TA 4	Deutscher Eisenbahn-Verein e.V	Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft AG, VB 222	1957

Freie Fahrt für Lok 20

Die 2009 schwer beschädigte Dampflok der Mansfelder Bergwerksbahn ist in den Betriebsdienst auf ihrer Heimatstrecke zurückgekehrt.



Foto: Dr. Stefan Wilke

Die in Deutschland einzigartige Maschine fährt fortan wieder durch ihre Mansfelder Heimat.

Gäste aus ganz Deutschland verfolgten am Freitag, 19. August 2011, im Mansfelder Land die feierliche Wiederinbetriebnahme der am 12. September 2009 auf der Lößnitzgrundbahn verunglückten Lok 20 (siehe MEB 11/2009). An diesem Tag war die 1951 vom Lokomotivbau „Karl Marx" in Babelsberg gefertigte Schlepptenderlokomotive erstmals wieder auf heimischer Strecke zwischen Benndorf und Hettstedt Kupferkammerhütte unterwegs. Von Januar 2010 bis April 2011 war die vierachsige Maschine in der Lokomotivwerkstatt Oberwiesenthal der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) repariert und hauptuntersucht worden. Nach Probeeinsätzen auf der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal im Mai sowie der Teilnahme am 4. Schmalspurbahnfestival auf der Weißeritztalbahn im Juli kehrte sie am 15. August ins Mansfelder Land zurück. Hier zeigte sie anlässlich der 19. Hettstedter Modell-Dampftage am 20. und 21. August, was in ihr steckt.

20 Jahre Bergwerksbahn

In wenigen Tagen feiert der Mansfelder Bergwerksbahn e.V. sein 20-jähriges Bestehen mit einem Festwochenende. Aus diesem Anlass ist eine große Veranstaltung mit mehreren Schmalspur- und Regelspurdampflokomotiven geplant:

1. und 2. Oktober 2011:
Großes Eisenbahnfest mit etwa zehn Schmal- und Regelspurlokomotiven, darunter die Loks 9, 11, 20 und 99 794 sowie 50 3610, 50 3708, 52 8184 und 52 8131.

8. Oktober 2011:
Fotogüterzüge mit Lok 20 und Gastlok 99 794 als Lok 13.

Weitere Informationen: Telefon (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Gebaut worden ist die heute vom Mansfelder Bergwerksbahn e.V. unter der Nummer 20 geführte Lokomotive für den Einsatz in der Sowjetunion. Als Kriegsentschädigung war das ehemalige O & K-Werk in Babelsberg unter anderem verpflichtet worden, 1946/47 insgesamt 500 derartige Schmalspurdampfloks mit Schlepptender an die Sowjetunion zu liefern – gratis. Da die Sowjets jedoch zuvor 1945/46 alle noch verwendbaren Maschinen der Fabrik demontiert hatten, war dieser Zeitplan nicht zu halten. Letztlich lieferte das Babelsberger Werk von 1947 bis 1956 insgesamt 421 Lokomotiven vom Typ „Gr" in die Sowjetunion. „Gr" steht dabei für „Germanskaja reparazja" („Deutsche Reparation").

Drei Exemplare blieben in der DDR – das Baumuster von 1947 und spätere 99 1401 sowie zwei Maschinen beim Mansfeld-Kombinat „Wilhelm Pieck" Eisleben. Sie wurden um 1970 verschrottet. Die heute im Eigentum des Mansfelder Bergwerksbahn e.V. befindliche Lok 20 wurde 1951 als Gr 320 in die Sowjetunion geliefert.

Ende Juli 1990 erwarb das estnische Eisenbahnmuseum Lavassaare Gr 319 und Gr 320 aus der Ukraine. Da langfristig eine Lok genügte, verkaufte die Einrichtung Gr 320 an den Bergwerksbahnverein. 1996 traf sie auf einem Tieflader in Benndorf ein, wo in der MaLoWa-Bahnwerkstatt die erste betriebsfähige Aufarbeitung der Lok in Deutschland begann. Anschließend kam die im Jahr 2000 in Zweitbesetzung als Lok 20 in Betrieb genommene Maschine bis 2009 auf der Bergwerksbahn zum Einsatz. Gasteinsätze führten sie aber auch in die Prignitz, nach Jöhstadt, Oberwiesenthal sowie 2009 nach Radebeul. *André Marks*



Foto: Thomas Fischer

An der Rückkehr der reparierten Lok 20 nahm auch das Mansfelder Pionierbataillon 1813 teil.

Kürzung der Regionalisierungsmittel, zuletzt Ende April 2011 Einstellung der S1 vom Hauptbahnhof bis Miltitzer Allee: Leipzigs S-Bahnverkehr geht am Stock. Das hätte man sich vor über 40 Jahren beim erfolgreichen Start nicht träumen lassen.

Schnell im Takt





Erster Betriebstag 12. Juli 1969: Vom Bahnhof Gaschwitz aus erfolgt die Rückfahrt zum Hauptbahnhof im Ringverkehr sowohl über Plagwitz als auch Marienbrunn.



Fotos (6): Karlheinz Brust

Leipzig Hauptbahnhof, 12. Juli 1969: Festlich geschmückt ist der Kopf des am Bahnsteig 7 wartenden Premierenzug-Steuerwagens.

Leipzig Hauptbahnhof, Bahnsteig zwischen Gleis 6 und Gleis 7: Die Leipziger Bevölkerung nimmt regen Anteil an der Eröffnung des S-Bahn-Verkehrs.

Als am 12. Juli 1969 durch den Verkehrsminister der DDR, Erwin Kramer, und den damaligen Präsidenten der Rbd Halle/S., Karl Hetz, auf dem zwischen den Gleisen 6 und 7 befindlichen Bahnsteig des Hauptbahnhofs Leipzig der S-Bahnverkehr eröffnet wurde, gab es zwar schon einen Schnellverkehr zwischen Leipzig und Halle, aber noch keinen Taktfahrplan.

Der Verkehr zwischen Leipzig und Halle/Saale ist historisch gewachsen, sind beide Städte doch durch ihre industrielle Entwicklung eng verbunden. So wurde schon durch die Weiterführung der Elektrifizierung des ehemaligen so genannten Mitteldeutschen Netzes der K.P.E.V. von Halle nach Leipzig und der Inbetriebnahme dieser Strecke un-



Die typischen Doppelstockgarnituren, hier mit 211 032-8 im März 1971, stellten auch nach dem S-Bahn-Start den Messeschnellverkehr.

ter Fahrdraht am 1. Juni 1922 der Grundstein für den Schnellverkehr gelegt, der dann 1928 mit den speziell dafür bestellten Triebwagen, der späteren DR-Baureihe ET 41, realisiert wurde.

Obwohl der neue, 1915 in Betrieb genommene Hauptbahnhof Leipzig ein gemeinsames Projekt der Staatsbahnen Preußens und Sachsens war, bestand bis 1935 keine Möglichkeit, von den sächsischen Gleisen aus in Richtung Erfurt beziehungsweise Frankfurt am Main zu fahren, ohne in Leipzig umzusteigen. Das änderte sich erst mit dem Bau der Verkehrstunnel 1 und 2.

Natürlich gab es in Leipzig auch vor dem S-Bahn-Start umfangreichen Berufsverkehr, besonders hinsichtlich der Braunkohle-Veredlungsindustrie im Süden der Stadt, aber keinen Taktverkehr, der Industriestandorte und Wohngebiete weiträumig und zeitsparend verbunden hätte. Wohn- und Industriegebiete waren zumeist nur mit den durchs Stadtzentrum führenden Straßenbahnlinien zu erreichen.

So lag es nahe, nachdem auf dem VII. Parteitag der SED beschlossen worden war, in



S-Bahn-Vorläufer: Ab dem 3. März 1968 bestand der so genannte Messeschnellverkehr, der die Technische Messe Leipzig, das alte Messegelände in Probstheida, mit dem Hauptbahnhof verband.



3. März 1969, Haltepunkt Technische Messe: Der gerade ausfahrende Messeschnellverkehrszug besteht bereits aus betriebsbereiten S-Bahnwagen.



Im Zeichen des S: Der Messeschnellverkehr ist 1979 längst ins S-Bahn-System eingebunden.



Ab dem ersten Betriebstag helfen große, beleuchtete Tafeln, aufgestellt an den Bahnsteigen, den Fahrgästen bei der Orientierung und vor allem beim Verstehen des Systems der Streckenführung.

den Städten Dresden, Leipzig, Magdeburg und Rostock S-Bahn-Systeme einzurichten, dies in Leipzig auf den die Stadt umgebenden, fast vollständig elektrifizierten Eisenbahnstrecken zu verwirklichen.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass es seit dem 3. März 1968 bereits den so genannten Messeschnellverkehr gab. Besucher der Technischen Messe konnten so binnen weniger Minuten vom Hauptbahnhof das alte Messegelände in Probstheida erreichen. Der dortige Seitenbahnsteig am Personenzuggleis der Strecke Leipzig – Werdau diente für beide Fahrtrichtungen, da die unmittelbar daneben liegenden Güterzuggleise den Bau eines zweiten Bahnsteigs unmöglich machten.

Für die Beförderung der Züge des der folgenden S-Bahn ähnlichen Messeschnellverkehrs waren die Neubaulokomotiven der Baureihe E 11, später 211, vorgesehen. Schon die erste Serie dieser Baureihe war mit einer Steuerung für Doppeltraktion ausgerüstet, ebenso die 001 bis 023 der Baureihe E 42, später 242. Für diesen Verkehr wurden zwei fünfteilige Doppelstockgliederzüge DGB 12 mit Steuerleitungen versehen. Um die schnelle Weiterfahrt respektive Rückfahrt zu gewährleisten, wurden zwei Loks, so genannte Sandwichs, verwendet. Die Lokführer kommunizierten über Funkgeräte.

Die Streckenführung für den neuen S-Bahnverkehr wählte man wie folgt: Vom Gleis 6 im Hauptbahnhof Leipzig aus im Uhrzeigersinn durch den Verkehrstunnel, am Haltepunkt Leipzig-Ost abzweigend auf die Strecke Richtung Werdau über Connewitz nach Gaschwitz, von Gaschwitz zurück über Markkleeberg-West, Leipzig-Plagwitz und Leipzig-Leutzsch zum Hauptbahnhof Leipzig.

Auf dem herzförmigen S-Bahnring wurden Richtung Osten die Haltepunkte Anger-Crottendorf und Marienbrunn neu gebaut. Der dazwischen liegende Haltepunkt Technische Messe, bereits für den Messeschnellverkehr 1968 eingerichtet, wurde später als Hp Völkerschlachtdenkmal bekannt. Auf der westlichen Ringseite wurden als neue Haltepunkte Gohlis Coppiplatz, Industriegelände West und Lindenau eingerichtet.

Im Bahnhof Leipzig-Leutzsch erreichte die S-Bahn wieder die Hauptstrecke Frankfurt/Main – Erfurt. Daher konnte die Einfahrt in den Leipziger Hauptbahnhof auf Gleis 6 oder 7 erfolgen.

Die anfängliche S-Bahnstreckenlänge betrug 36,4 Kilometer mit 19 Halten. Pro Halt waren fahrplantechnisch eine halbe



Verkehrsminister Erwin Kramer, neben ihm der Hallenser Rbd-Präsident Karl Hetz, eröffnet mit einer kurzen Festrede Leipzigs S-Bahnbetrieb.

Minute, im Hauptbahnhof zwei Minuten eingeplant. Letzterer Wert wurde aber alsbald auf drei Minuten erhöht.

Für den anfänglichen Betrieb standen vier E 11 und vier E 42 bereit. Drei der vier E 11 und zwar E 11 032, 035 und 036 wurden gemäß den Leipziger Stadtfarben umlackiert: Lokkasten blau, gelbe Zierstreifen unter dem Dach und zwischen Lokkasten und schwarzem Rahmen. Wegen ihrer höheren Anfahrzugkraft kamen später nur noch Lokomotiven der Baureihe E 42 zum S-Bahneinsatz.

Es wurden neun Wagenzüge, jeweils aus vier Wagen und einem Steuerwagen für den Wendezugbetrieb bestehend, benötigt. Die Wagen nahm man aus dem Reichsbahn-Bestand. Sie stammten aus der ersten Lieferung der in großer Serie ab 1954 in Bautzen gefertigten DR-Neubauwagen. Diese Mitteleinstiegswagen waren für den S-Bahnbetrieb gut geeignet und auch mit Türschließeinrichtungen versehen worden. Auch alle Wagen erhielten Lackierungen in den Leipziger Stadtfarben: Rahmen schwarz, Seitenwand bis zur Fensterbrüstung blau, Fensterband bis zum Dach gelb.

Obwohl das S-Bahnsymbol der Berliner S-Bahn weithin bekannt war, wurde für Leipzig ein neues erfunden (siehe Seite 28, lks.u. r. oben). Das auch sogleich allenthalben präsent war. Nicht minder präsent war am Einweihungstag die Leipziger Bevölkerung, die mit großer Begeisterung das Eröffnungstagsangebot zur kostenlosen S-Bahnbenutzung annahm.

Als in Leipzig-Grünau ein großes Neubaugebiet entstand, wurde eine neue S-Bahnstrecke mit drei Haltepunkten und dem Endpunkt Miltizer Allee gebaut. Die Linienführung der S1 war fortan Gaschwitz, Stötteritz, Leipzig Hbf, Plagwitz, Miltitzer Allee, in umgekehrter Reihenfolge als S2 bezeichnet und zusammen die Stadtschnellbahn-Linie A, als S1 derzeit eingestellt. Die Linie B vom Hauptbahnhof nach Wurzen, am 26. Mai 1974 eröffnet, fährt heute als S11 nur am Wochenende. Die Waldbahn-Linie C von Plagwitz nach Gaschwitz, zuletzt S2, ist ebenfalls eingestellt. Es fährt lediglich S10, die Leipzig Hbf über Gohlis mit Halle Hbf verbindet. *Karlheinz Brust/hc*



Foto: Bernd Zöllner

Wenn es nicht anders ging bei akuten Engpässen, mussten S-Bahnlokomotiven auch durchaus schon einmal andere Dienste leisten, so wie hier 211 032-8 am 3. April 1972 im Hauptbahnhof Dresden.


Fotos (4): Karlheinz Brust

Mit einem Zug der S-Bahnlinie 2 ist E 11 035 am 12. Juli 1969 aus Richtung Hauptbahnhof kurz vor der Einfahrt in den Haltepunkt Lindenau unterwegs.

Exzellente Bildkalender für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner

Zu schade zum Umblättern









Alle Monatsmotive im Internet unter www.eisenbahn-journal.de

Eisenbahn und Landschaft 2012

Der Kalender-Bestseller des Eisenbahn-Journals ist einmal mehr dem klassischen Thema gewidmet: Eisenbahn und Landschaft. Fantastische Monatsmotive bekannter Fotografen zeigen die Eisenbahn im Wechsel der Jahreszeiten.
12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 551101 · € 9,95



Alle Monatsmotive im Internet unter www.modelleisenbahner.de



NACHTZÜGE 2012

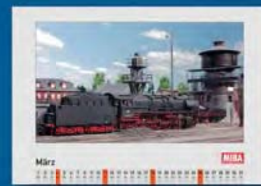
Den Wunsch vieler „NachtZüge"-Freunde erfüllend, erscheint ein großformatiger Monatskalender für das Jahr 2012 mit den schönsten Motiven aus dem bekannten Bildband über die Harzer Schmalspurbahnen. 13 ausgewählte Fotos, sorgfältig reproduziert auf hochwertiges matt-glänzendes Bilderdruckpapier im Hochformat 45 x 51 cm, lassen die Dampfzüge und ihre Umgebung in ganz neuem Licht erscheinen.
12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 45 x 51 cm

Best.-Nr. 581102 · € 19,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch-, Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de









Alle Monatsmotive im Internet unter www.miba.de

Modellbahn-Impressionen 2012

Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von Spitzenfotografen wie Rainer Albrecht, Otto Humbach, Bruno Kaiser, Wolfgang Langmesser, Horst Meier und Markus Tiedtke – das ist der MIBA-Kalender „Modellbahn-Impressionen 2012".
12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 16284160 · € 9,95









Alle Monatsmotive im Internet unter www.eisenbahn-journal.de

Modellbahn-Träume 2012

Bekannte Meisterwerke von Josef Brandl als Wandschmuck: Von der Streckenführung über die Landschaftsgestaltung bis hin zu den liebevollen Details – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des „Meisters".
12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf hochwertigem Bilderdruckpapier, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 551102 · € 14,80

Weitere Kalender im Großformat 48 x 34 cm – alle Monatsbilder unter www.bahnsteig.de



Bahnen und Berge
Best.-Nr. 102123 · € 15,90



Der Taurus
Best.-Nr. 102124 · € 15,90



Baureihe 103
Best.-Nr. 102125 · € 15,90



Auf der Streckenkarte von 1953 ist die Bahnwelt im Rheintal noch in Ordnung.

Als 1959 der baden-württembergische Landtag über den Bau einer neuen Straße auf der Trasse der Bühlertalbahn beriet, war die Geschichte der knapp sechs Kilometer langen Nebenbahn bereits beendet.

Zwetschgen auf der Schiene

Die Vorgeschichte der Strecke von Bühl nach Oberbühlertal reicht bis in die 1880er-Jahre zurück. Damals bildete sich eine Kommission, die den Bau einer Bahn ins Bühlertal fördern sollte. Mit der Firma Lenz und Co. zu Stettin fand sich ein Unternehmen, das bereit war, die Linie zu bauen und zu betreiben. Am 27. Januar 1897 konnte die Bahn, die bereits seit einem Monat für Gütertransporte genutzt wurde, auch für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden.

1898 übernahm die Badische Lokal-Eisenbahnen AG (BLEAG) die Strecke, die sich bis zum Ersten Weltkrieg dank des Verkehrsaufkommens durch die anliegenden Sägewerke prächtig entwickelte und wohl zu den profitabelsten Strecken der BLEAG gehörte. Zwar konnte man beim Bau der Trasse auf Tunnel und größere Kunstbauten verzichten, jedoch bestand die Strecke nahezu ausschließlich aus Steigungen, die naturgemäß starke Triebfahrzeuge erforderlich machten. 1923 erfasste die Weltwirtschaftskrise die Bahngesellschaft. Kohlemangel, bedingt durch die Ruhrbesetzung, führten zur Einstellung des Sonntagsverkehrs. Diese Restrikion war jedoch bald Geschichte. Der Wirtschaftsaufschwung der Weimarer Republik ermöglichte der Stichbahn kurze Zeit später wieder enorme Beförderungsleistungen. Aber dann ging es schlagartig wieder bergab: Die folgende Wirtschaftskrise übertrumpfte alles bisher Gebotene: Die Sägewerke entlang der Strecke ließen die Tonnage auf unter 20 000



Das wohl bekannteste Bild der Bühlertalbahn zeigt den typischen Personenzug im Endbahnhof Oberbühlertal.



In Bühl bestand Anschluss an die Züge der Staatsbahn Richtung Karlsruhe und Offenburg, die erst ab dem 4. Juli 1957 elektrisch befahrbar war.

Fotos (3): Bellingrodt, Archiv VG Bahn



Anlässlich einer Sonderfahrt kam ein Bundesbahn-Triebwagen auf der Bühlertalbahn zum Einsatz.

Tonnen. (zu fast 50 000 t. im Jahr 1928) sinken. Hauptsächlich wurde auf der Stichbahn Rohholz zu den Sägewerken gefahren, während Schnittholz über den Staatsbahnhof Bühl verschickt wurde. Bemerkenswert aus heutiger Sicht war der Abtransport der Bühler Zwetschgen mit der Bahn, die in ganzen Wagenladungen als Expressgut über die Bühlertalbahn rollten. Allerdings wurden diese Verkehre bereits ab 1936 teilweise auf die Straße verlagert.

Ende der 1920er-Jahre wurden die liquiden Mittel derart knapp, dass zum Weiterbetrieb öffentliche Gelder benötigt wurden, ohne deren Bewilligung ein Weiterbetrieb ausgeschlossen gewesen wäre. Es wurden verschiedene Modelle zur Erhaltung der Bahn diskutiert. 1931 war die Talsohle erreicht, es ging wieder aufwärts. Allerdings nützte dies der BLEAG wenig; sie musste noch im selben Jahr Konkurs anmelden. Zum 1. Januar 1932 erfolgte der Eigentumsübergang auf die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG).

Die weitere Entwicklung war ereignisarm, wenn man von den Hamsterfahrten der Stadtbevölkerung nach dem Zweiten Weltkrieg absieht.

Das Ende der Bahn zeichnete sich für süddeutsche Verhältnisse früh ab. Die Verlagerung der Verkehre zu Omnibus und Lastkraftwagen sowie der veraltete Fuhrpark und die Infrastruktur, die noch aus den Eröffnungstagen der Bahn stammte, waren Gründe, den Bahnbetrieb möglichst rasch einzustellen.

Der Antrag zur Stilllegung wurde bereits 1953 gestellt. Die damalige Begründung war, dass die Beschaffung neuer Fahrzeuge für eine so kurze und sehr steigungsreiche Strecke in höchstem Maße unwirtschaftlich wäre. Bei den politischen Instanzen fand das Vorhaben, die Bahnlinie einzustellen keinen großen Gefallen. Eine Initiative setzte sich für den Erhalt des Bahnbetriebs ein und begründete die Notwendigkeit der Strecke wie folgt: „Durch Wegfall der Bahn wird der reibungslose Abtransport der Erzeugnisse der Sonderkulturen erheblich gelähmt. Die Obstzüchter erleiden große Einbußen, wenn die empfindlichen Früchte bei heißer Witterung nicht rasch und zweckmäßig verladen werden können. Bei einer Zwetschgen-Vollernte werden unentwirrbare Verkehrsstauungen auftreten. Die Sägewerksindustrie wird schwer geschädigt.“ Erst die Ersparnis von 300 000 D-Mark beim Straßenbau auf der Bahntrasse im Bühlertal führte zu einem Umdenken in der Politik. Am ersten Tag des Jahres 1957 fuhr der letzte Personenzug nach Oberbühlertal, während der Güterverkehr noch fast ein Jahr lang fortgeführt wurde.



Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen recht schnell Straßen-Omibusse den Personenverkehr. Im Hintergrund erkennt man die Waggons der Bühlertalbahn.

Nach der Einstellung der Gütertransporte, wurde die Strecke noch 1958 abgebaut und auf der Trasse die erwähnte Straße errichtet. Dadurch gibt es auch heute fast keine Spuren der kleinen badischen Stichbahn mehr, für deren Errichtung viele Jahre hart gekämpft werden musste und die nur 62 Jahre alt wurde.

Im Museum Geiserschmiede erinnert seit Mitte 2010 ein Modell der Bühlertalbahn an die längst vergessene Strecke, die einst im Bühlertal als unentbehrlich angesehen wurde und die als eine der ersten Strecken den Kampf gegen das Auto verlor (siehe ab Seite 84). *Korbinian Fleischer*

Besuch bei der Achertalbahn

Während die Spurensuche entlang der ehemaligen Trasse der Bühlertalbahn Bühl - Oberbühlertal nicht von besonderem Erfolg gekrönt ist, findet man beim benachbarten Achertäler Eisenbahnverein e.V. gleich zwei Fahrzeuge, die mit der Geschichte der Bühlertalbahn in Verbindung stehen. Zum einen ist dies der Personenwagen B 14, der in der Nachkriegszeit viele Jahre auf der Bühlertalbahn im Einsatz stand und zuletzt auf der Nebenbahn Bad Krotzingen – Münstertal – Sulzburg eingesetzt wurde. Gebaut wurde das Fahrzeug 1896 bei der Waggon- und Maschinenbau AG in Görlitz. Neben diesem Waggon ist die Dampflok 28, die Badenia, baugleich mit den Maschinen der Bühlertalbahn. Von Mai bis Oktober verkehrt der Achertäler Dampfzug an zwei Sonntagen im Monat. Informationen zu den Fahrtagen der Museumszüge auf der Achertalbahn finden sich auf der Homepage www.achertaeler-eisenbahnverein.de.



Foto: Fleischer



Foto: Matussek/Slg. Ritz

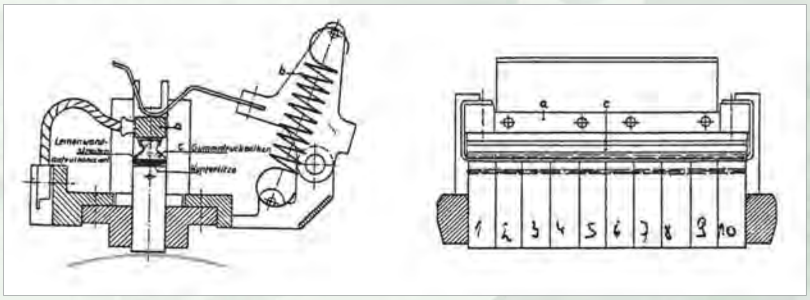
FUNKEN-FANG

TEIL 3

In den ersten Jahrzehnten des E-Lok-Baus stellte das so genannte Bürstenfeuer die Ingenieure vor große Probleme.

Bei steigenden Laufleistungen der 1´Do1´-Schnellzuglokomotiven E 16 und 1´C1´-Personenzuglokomotiven E 32 fielen deren Fahrmotoren ELM 86/12 weniger durch Anfahreinbrennungen als durch sich über den gesamten Kommutatorumfang erstreckende Porosierung der von den Bürsten bestrichenen Laufflächen, „Bahnen“, auf. Die Bürstenabnutzung stieg proportional zur Laufleistung an und die Kommutatoren mussten bereits nach 80 000 Kilometern überschliffen werden. Der transformatorische Kurzschlussstrom I_k, verursacht durch die e_{tr}, konnte nicht der Verursacher sein, da diese Motoren den aus den USA bekannten Widerstandskommutator nach Lamme erhielten, der den Kurzschlussstrom in den durch die Bürsten kurzgeschlossenen Läuferschleifen dämpfte. Der Anschluss der Läuferschleifen an die Kommutatorstege erfolgte hier über die zu einer Trommel zusammengefassten Widerstandsbänder. Da aus Platzgründen der Kommutator deshalb sehr schmal gehalten war, der Strombelag unter den Bürsten (A/cm), 16,5 A bei Anfahr- und 10,5 V bei Nenndauerleistung nicht überschreiten sollte, wählte man 16 Millimeter breite Bürsten. Diese überdeckten bis zu vier Kommutatorstege, so dass bei Kantenauflage der Bürsten nach dem Fahrtrichtungswechsel eine bis zu dreifache e_{tr} am möglichen Luftspalt anliegen konnte und diese sich auch noch im Lauf bei noch ungenügender Kompensation der Leerkurzschlussspannung e_{trleer} durch starkes Feuern des Motors äußerte. Darüber hinaus wirkte sich der Widerstandskommutator in der Form aus, dass der Kurzschluss durch die Bürsten die e_{tr} nicht bis auf die Spannung am Bürstenaufstandspunkt drückte, da noch die Lammeschen Widerstände im Kurzschlusskreis Bürste - Kommutatorsteg - Lammescher Widerstand - Wicklungsschleife - nächster Widerstand - nächster Kommutatorsteg - Bürste lagen.

Berchtenbreiter suchte nach Wegen, den vermeintlichen Kurzschlussstrom zu dämpfen, indem er den Bürstenkontakt auf mehrere, rein zufällig entstehende Bürstenaufstands-Standorte verteilte. Dies geschah beim Motor ELM 86/12 durch die nach dem Namen Berchtenbreiter benannte Bürste mit bis zu zehn auf einem Kupferstab aufgefädelte Kohlestücke, die durch das Rütteln des Motors beim Anlauf mit rein zufällig in Umfangsrichtung aufliegen-



Die so genannte Berchtenbreiter Bürste: Statt eines einzigen Kohlestücks übernehmen zehn aufgefädelte, bewegliche Kohlen die Aufgabe.



Foto: Slg. Streil

Auch in anderen Ländern wurden geteilte Bürsten entwickelt. Die SNCF-Baureihe BB 15000 erhielt gar Drillingsbürsten.

den Kanten in ihrer Gesamtzahl sämtliche überdeckten Kommutatorstege berührten und die transformatorische (Leer-) Kurzschlussspannung e_k, durch den sich aufgrund der lockeren Berührung der Kohlestückchen untereinander in Querrichtung ergebenden Widerstand, zu dämpfen vermochte. Infolge des Zufallsprinzips bei der Arbeitsweise der beschriebenen Bürsten war der Erfolg ein gestreuter, aber eben auch ein verwertbarer. Die Porosierung der Kommutatorbahnen war rückläufig und die Kilometerleistung zwischen zwei Kommutatorbehandlungen konnte spürbar gesteigert werden.

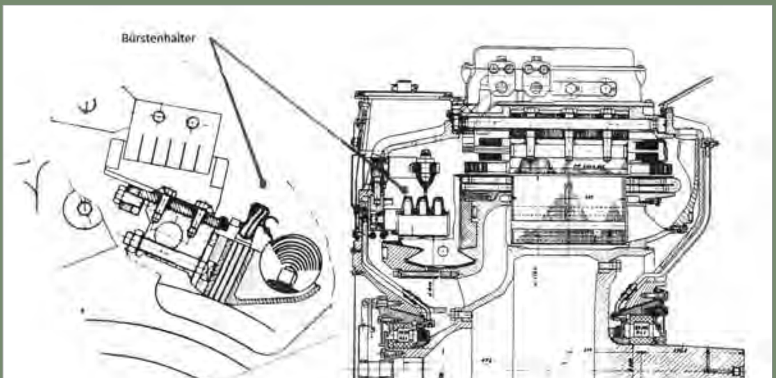
Da die Münchner E 17 aufgrund ihrer hohen zulässigen Anhängelasten zunächst vorwiegend auf den Strecken München – Salzburg und nach Mittenwald eingesetzt wurden, traten im Gegensatz zu den Regensburger E 17 auf ihren Fahrmotorkommutatoren die vorwiegend von der Betriebsweise herrührenden Anfahreinbrennungen auf. Auch in diesem Falle versuchte es die Gruppenverwaltung Bayern, mit der Berchtenbreiter-Bürste gegen die Wirkung des bei den schwierigen Anfahrten auftretenden transformatorischen Kurzschlussstromes erfolgreich anzugehen. Zugförderungsdezernent Usbeck der Rbd. Breslau, bei dessen in Schlesien sehr beliebten E 17 das Anfahren in Steigungen tägliches Brot war, griff ebenfalls zu der in Bayern entwickelten, im Werkstattjargon aufgrund ihres gegliederten Aufbaues so genannten Rosenkranzkohle mit spürbaren Verbesserungen, doch mussten dort zum Teil dennoch die Fahrzeiten verlängert und die Anhängelasten in bestimmten Fällen herabgesetzt werden, um die Einsatzbereitschaft der E 17 zu erhöhen. Bei dem geringen Kommutatordurchmesser der E 17-Zwillingsmotoren von nur 430 Millimetern und einer Kommutator-Umfangsgeschwindigkeit von 43,5 m/s war der Sprungschanzeneffekt der ausgewellten Einbrennungen von besonderer Tragweite und Abhilfe war dringend geboten. Trotz dieser und der Probleme mit dem Trockenumspanner war die E 17 im Gebirgsdienst beliebt, der E 18 überlegen und deshalb von dort nicht wegzudenken, so dass 1933 die E 17 des mitteldeutschen Netzes ihr dortiges, wenig anspruchsvolles Einsatzgebiet aufgeben mussten und auf der schwierigen Strecke Stuttgart – Ulm landeten.

Die ab 1955 mehrheitlich eingeführten Zwillingsbürsten und die in den E 16 verwendeten Drillingsbürsten mit Spreizbalken lösten in großem Umfange bis dahin nur wenig bewältigte Probleme, doch auch darüber hinausgehende Erfolge waren damit zu verbuchen. So wurde die Transportleistung durch erhebliche Steigerung der Anhängelasten der E 94 nach dem Großversuch an acht E 94[1] in Heidelberg mit Zwillingsbürsten der Firma Ringsdorff um 23 Prozent erhöht und der laut Vertrag mit Vollbürsten zu bestückende Fahrmotor der E 10[1], wäre zudem durch die Zusammenhänge mit der sich hier nachteilig auswirkenden Drehfederung des Gummiringfederantriebs bei schweren Anfahrten ohne die Zwillingsbürsten wirtschaftlich nicht zu betreiben gewesen. Es war zu beobachten, dass bestimmte Motoren bei bestimmten Betriebsverhältnissen mit ihrer ganz speziellen Kohlebürstensorte die besten Ergebnisse hinsichtlich ihrer Abnutzung und der des Kommutators erzielten. So spielte die Luftfeuchtigkeit für die Patinabildung auf der Kommutatorlauffläche eine entscheidende Rolle, bis eine besondere Zusammensetzung der Kohlebürstensorte E64z4 von Schunk & Ebe sie für die BR 110 und 111 ersetzte und damit während trockener Winter die Blankbahnbildung weitgehend vermieden wurde. Auch die Probleme der E 44 wurden mit den Zwillingsbürsten entschärft, Voraussetzung jedoch war, dass ihre Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h möglichst nicht mit hoher Leistung spitz ausgefahren wurde. Eine besondere Pflege erhielten die Motoren der E 18 beim Bw München Hbf, wo man die hauptuntersuchte Lokomotive für zwei Wochen im Personenzugdienst zwischen München und Kochel mit sieben bis acht Wagen und ausgesuchtem Personal zur gleichmäßigen Patinabildung eingesetzt hatte. Nicht zuletzt trugen die nächtlichen Nebelschwaden der Moorgegend zwischen der Südspitze des Starnberger und dem Kochelsee zur gesunden nicht zu dicken Patinabildung bei. Dies hatte auch einen wirtschaftlichen Aspekt, denn der außerplanmäßige Fahrmotorausbau zur Kommutatorbearbeitung war bei dieser Lokomotivbaureihe in der Einbaufolge 1 und 4 ein sehr aufwendiger und kostenintensiver Vorgang.

Werner Streil/al

Drillingsbürsten für französische Hochleistungsmotoren

Nicht uninteressant ist es zu wissen, dass selbst die kompensierten Wellenstrommotoren hoher Leistung (bis zu 2340 kW je Motor) französischer Lokomotiven BB-15000 schon seit den 1970er-Jahren mit Drillingsbürsten fahren, um den Anfahrstrom des sechspoligen Motors nach einem Fahrtrichtungswechsel bei noch nicht voll flächiger Auflage auf drei Kanten zu verteilen. Bei 180 km/h beträgt die Kommutatorumfangsgeschwindigkeit des Motors TAB 666 A1 52,5 m/s.



Zeichnungen: Slg. Streil

Ausschnitt der Schnittzeichnung mit dem Bürstenhalter und der Drillingsbürste.

www.chiemgauer-lokalbahn.de

LEO ist unterwegs

Mit dem Esslinger Triebwagen kann man bequem durch die Landschaft nordwestlich des Chiemsees reisen.

■ Die Chiemgauer Lokalbahn verkehrt während des Sommerhalbjahres jeden Sonn- und Feiertag zwischen Bad Endorf und Obing. In Bad Endorf besteht Anschluss an die Züge der Strecke München – Rosenheim – Traunstein – Salzburg. Im Regelfall kommt auf der Strecke der Esslinger Triebwagen VT 103 zum Einsatz. Mehrmals pro Jahr ist aber auch ein Dampfzug auf der Strecke zu Gast. Die Tage mit Dampfbetrieb werden rechtzeitig auf der Startseite sowie unter „Aktuelles" bekanntgegeben. An diesen Tagen gilt ein abweichender Fahrplan. Der Betrieb als Touristikbahn wurde am 1. Juli 2006 aufgenommen. Die Homepage bietet eine Fülle von Informationen über die Strecke, den Verein und die attraktiven Ausflugsziele entlang der rund 18 Kilometer langen Bahnstrecke, die bereits 1968 ihren planmäßigen Personenverkehr verlor.

www.dampflok-gemeinschaft.de

Durch die Magdeburger Börde

Unterwegs im Naturpark Elm-Lappwald mit einem Esslinger Triebwagen.

■ In Zusammenarbeit mit der Lappwaldbahn GmbH betreibt die Dampflok-Gemeinschaft e. V. auf der Strecke zwischen Welferdingen und Haldensleben einen Touristikverkehr mit einem Esslinger Triebwagen, der zuvor bei der Regentalbahn im Bayerischen Wald im Einsatz stand. 1998 hatte das Verkehrsministerium entschieden, den Personenverkehr auf dieser Bahnlinie einzustellen. So fahren seitdem fast nur noch Güterzüge. Der auf den Namen „Anton", getaufte Triebwagen belebt die Strecke nun zumindest im Ausflugsverkehr wieder. Leider finden sich auf der Homepage keinerlei Informationen zu den Einsätzen. Unter der Rubrik „Aktuelles" findet sich nur ein Rückblick auf das Bahnhofsfest 2006. Dafür gibt es zahlreiche Bilder sowie die Kontaktdaten des Vereins zu sehen. Fahrtage, Fahrplan und weitere Informationen zum doch umfangreichen Nostalgieverkehr mit dem Esslinger Triebwagen finden sich als PDF-Dokument unter www.lappwaldbahn.de.

www.wanderbahn.org



Bahnwandern im Regental

Auch im Bayerischen Wald kann man mit einem Esslinger Triebwagen fahren.

■ Zwischen Gotteszell und Viechtach, dem heutigen Endpunkt der Strecke, verkehrt die Wanderbahn im Regental, die vom gleichnamigen Verein vor rund 20 Jahren ins Leben gerufen wurde und seitdem Touristen und Einheimischen die Möglichkeit bietet, mit dem Zug die Strecke der Regentalbahn zu bereisen.

Während schon die ersten Fahrten der Wanderbahn mit einem Esslinger Triebwagen durchgeführt wurden, waren viele Jahre DB-Umbauwagen mit einer Diesellok der Regentalbahn zu diesen Diensten eingeteilt. Als die Außerbetriebnahme der Esslinger im regulären Verkehr anstand, bot sich diese Strecke ideal an, einen Triebwagen und einen Steuerwagen dort einzusetzen, da diese Fahrzeuge auch früher schon hier im Einsatz standen. In Gotteszell besteht jeweils Anschluss an die Züge Richtung Zwiesel und Plattling. Die übersichtlich gestaltete Homepage eignet sich bestens zur Vorbereitung eines Besuches im Regental. Fahrplan, Landkarte, Impressionen sowie alle Kontaktdaten lassen sich hier schnell finden und keine Wünsche offen.

www.kaffkieker.de

Verbindungsbahn

Der Touristikzug stellt den Bahnanschluss nach Bruchhausen-Vilsen sicher.

■ Bruchhausen-Vilsen? Da war doch was. Richtig. Hier ist der Ausgangspunkt der ersten Museumsbahn Deutschlands. War es bislang schwierig, mit der Bahn dorthin zu gelangen, so bieten die Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya seit 2007 in Zusammenarbeit mit den Anliegergemeinden Syke, Bruchhausen-Vilsen, Hoya und Eystrup wieder Personenverkehr dorthin an Sonn- und Feiertagen an. Den Ausflüglern und Fahrradwanderern wird die Möglichkeit geboten, die attraktive Region zwischen Weser und Hache mit Zügen zu erreichen. Von den im regulären Nahverkehr bedienten Bahnhöfen Syke und Eystrup verkehren die Ausflugszüge quer durch die Grafschaft. Zum Einsatz gelangen hier meist historische Triebwagen aus der Sammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.. Vermarktet wird der Freizeitverkehr südlich von Bremen unter dem Namen Kaffkieker, was sich mit Dorf-Gucken ins Hochdeutsche übersetzen lässt. Die Hauptlast der Verkehre trägt der MAK-Großraumtriebwagen T3 aus dem Jahr 1959. Aber gelegentlich kommt auch der Esslinger Triebwagen T2 zum Einsatz. Auch der zweiachsige Gothaer Triebwagen T1 von 1936 steht für diese Dienste zur Verfügung. Die übersichtlich gegliederte Homepage lässt keine Fragen mehr offen. Neben Informationen zum Touristikverkehr finden sich auf der Seite natürlich auch alle anderen Angebote der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya, die nach wie vor auch Güterverkehr betreibt.



Das Erbe eines Riesen

Brian Solomon: Baldwin Locomotives. Voyageur Press, Minneapolis 2010, ISBN 978-0760335895, 160 Seiten, zahlreiche Sw- und Farbabbildungen; Preis: 29,99 Euro.

■ Kaum ein amerikanischer Lokomotivhersteller ist so mit dem Aufbau der Eisenbahn in den Vereinigten Staaten verbunden wie Baldwin. Seit 1830 rollten Loks aus den Hallen in Philadelphia und später aus Eddystone. Lange Jahre war das Unternehmen der weltweit führende Anbieter von Dampflokomotiven. Den Trend zum Bau von Dieselloks, beginnend in den 1930er-Jahren, erkannte man bei Baldwin zu spät. Als man in Eddystone ernsthaft in den Diesellokbau einstieg, war der Zug bereits abgefahren. Der Neuling EMD hatte den Alteingessenen den Rang abgelaufen. Kompetent und kurzweilig in einem leicht verständlichen Englisch erzählt der bekannte US-Autor Brian Solomon die Geschichte des legendären Konzerns. Neben einem ansprechenden Layout und einer guten Druckqualität, welche die zahlreichen Fotografien gut zur Geltung kommen lässt, ist es vor allem die Bildauswahl, die das Werk so empfehlenswert macht. *al*

● ***Fazit: Lesens- und ansehenswertes Hersteller-Portrait***

Karl May mal anders

Karl May: Unter Volldampf. Karl-May-Verlag, Bamberg 2010, ISBN 978-3-7802-0189-8, 496 Seiten, 44 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 17,90 Euro.



■ Der berühmte Schriftsteller Karl May, 1842 im sächsischen Ernstthal geboren und aufgewachsen, war unmittelbarer Zeitzeuge des aufkommenden Eisenbahnbaus in Sachsen und ließ seine Faszination für das moderne Verkehrsmittel später in einige seiner Geschichten einfließen. Der vorgestellte Band fasst nicht nur acht davon, die sowohl in den USA als auch in Deutschland spielen, zusammen, sondern wird von den beiden Herausgebern Siegfried Augustin und Wilhelm Brauneder mit ausführlichen Analysen und leicht verständlich zu Papier gebrachten Hintergründen umrahmt und aufgewertet. Der Leser wird gedanklich in die abenteuerliche Welt Karl Mays versetzt und in jene Vergangenheit entführt, die Mays Gegenwart war. *oh*

● ***Fazit: Abenteuer und Kurzweil mit Aha-Erlebnissen***

Außerdem erschienen

Bergbau trifft Eisenbahn

Roland Schumann: Kohlebahnen im Zeitz-Weißenfelser Revier. Verlag Barteld, Berga/Elster 2009. ISBN 978-3-935962-13-4, 144 Seiten, 135 Schwarzweiß-, 123 Farbabbildungen; Preis: Euro 34,90.

Fundierte Einblicke ins Betriebsgeschehen, garniert mit einzigartigen Fotos, gewährt der Autor, selbst E-Lokführer, Bergbauingenieur und Hauptabteilungsleiter vor Ort.

• **Ebenso faszinierend wie mittlerweile gesucht**

Einzigartiger Überblick

Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0, Bd. 2. Liebhaberpreise für Wagen, Zubehör etc. Verlag Koll, Homburg v.d.H. 2011. ISBN 978-3-936339-42-0, 796 Seiten, über 2200 teils farbige Abb.; Preis: Euro 34,60.

Der zweite Band des aktuellen Sammlerkatalogs umfasst auch die Zug- und Wagenpackungen ab 1935.

• **Mit vielen in Märklin-Katalogen oft fehlenden Varianten**

Schmalspurig nach Radeburg

Helge Scholz: Sächsisches Elbland. Die Lößnitzgrundbahn. SSB-Medien, Zittau 2011, ISSN 1866-2374, 54 Seiten, 106 Farbabbildungen; Preis: 4,90 Euro.



■ Die Spezial-Ausgabe 13 des Dampfbahn-Magazins beschäftigt sich mit der Lößnitzgrundbahn, der Schmalspurbahn Radebeul-Ost – Moritzburg – Radeburg, die auch als Lößnitzdackel bekannt ist. Die Broschüre ist, wie man es von SSB-Medien her kennt, mit zahlreichen Bildern bestückt, die nicht nur die Bahn und ihre Fahrzeuge als solche zeigen, sondern auch mal einen Blick links und rechts des Bahndamms erlauben. Das Heft regt an, einmal wieder einen Ausflug in die Region zu unternehmen. Aber natürlich kommt auch die Historie der liebenswerten Kleinbahn nicht zu kurz. *kf*

● ***Fazit: Preiswertes Magazin zur Lößnitzgrundbahn***

Henschels Vermächtnis

Henschel Museum und Sammlung e. V. (Hrsg.): Henschel-Hefte Kraftwagen/Lokomotiven auf CD-ROM. Preis je CD: 17,85 Euro.



■ Die Henschel-Hefte waren die erste Werkspublikation des Kasseler Konzerns und erschienen in den 1930er-Jahren. Sie sind eine Fundgrube für jene, die sich für den Lokomotiv- und Kraftfahrzeugbau dieser Epoche interessieren. Neben Fotografien findet man Zeichnungen und informative Artikel zu den Kasseler Produkten. Die CDs sind anwenderfreundlich programmiert: Die einzelnen Ausgaben lassen sich auf dem Monitor durchblättern, jede einzelne Seite liegt als druckfähige jpg-Datei vor. Die CDs sind direkt beim Museum erhältlich: www.henschel-museum.com *al*

● ***Fazit: Wichtige Reproduktion historischen Erbes***

An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Pumpen-Anna

Betrifft: „Zurück ins Arbeitsleben!“, Heft 9/2011

Wie sagte Ben Akiba? „Alles ist schon einmal dagewesen.“ Oder anders ausgedrückt, bei Gott und bei der Bahn ist kein Ding unmöglich. Vergleichen Sie bitte die 1616 mit der 672. Die 672 kam 1970 so von Hamburg nach Ottbergen und hatte gleich den Spitznamen „Pumpen-Anna“ weg. 1975 wurde sie ausgemustert und stand



Foto: Klehr

44 672 kam nach zwei Jahren Abstellung Ende 1970 in Ottbergen noch einmal in den Dienst zurück.

bis 1976 am Ostkopf von Ottbergen. Wenn das Nummernschild der 1616 ein bisschen höher rutscht, ist die 672 wieder auferstanden. Einziger großer Unterschied wäre dann nur noch die geänderte Einströmung der Mitte bei der DB-Lok.

Klaus Klehr, 32699 Extertal

Drei Herzen

Betrifft: „Zurück ins Arbeitsleben!“, Heft 9/2011

Ich habe das Spezial förmlich verschlungen und Euch ist dieser Beitrag mal wieder gelungen! Nun ist ja eine arbeitende Dampflok schon was Besonderes, aber eine 44 in Aktion, mit der Kraft der drei Herzen, ist doch die Sensation schlechthin. Den bebenden Boden bei einer Vorbeifahrt muss man mal erlebt haben.

Ingo Schedifka, E-Mail

Früher DB-Look

Betrifft: „Aufwärtskurve“, Heft 9/2011

Das für mich interessanteste (Farb-)Foto zeigt auf Seite 14 im Schatten der 05 003 die E 19 11 - im Jahr 1951 immer noch in der rubinroten Vorkriegs-Lackierung! Die Führerstandsbezeichnungen lauten aber schon „1“ und „2“ (Schwarzweiß-Aufnahme Seite 17 oben). Dieser sehr frühe DB-Look wäre auch einmal einer Modellumsetzung würdig. Auf dem auf Seite 15 unten wiedergegebenen Foto zeigt die DB nicht die Fahne der Bundesrepublik, sondern die Bundesdienstflagge für Behörden. Daneben flattert die Fahne des Landes NRW. Das Wappen mit Ross, Rhein und Rose ziert nur die Dienstflagge der Landesbehörden.

Jürgen Kaltschmitt, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Was im Falle dieser offiziellen Veranstaltung durch das NRW-Verkehrsministerium opportun gewesen wäre. Freilich erfolgte die gesetzliche Regelung der Landes-Flaggenfrage erst 1953.

Parallelen

Betrifft: „Der Krimi um eine Straßenbahn“, Heft 9/2011

Obwohl selbst kein ausgesprochener Straßenbahn-Fan, habe ich doch Ihren Beitrag über die Straßenbahn in Naumburg mit Interesse gelesen, gibt es doch einige Parallelen zu unserer Straßenbahn in Woltersdorf/Schleuse in Brandenburg. Ich dachte immer, wir hätten die kürzeste Linie mit 5,6 Kilometern Streckenlänge; hätte man nicht in Naumburg das Gros der Strecke stillgelegt beziehungsweise demontiert, wäre das gewiss auch der Fall! Darauf hinweisen möchte ich, dass bei uns im täglichen Linienverkehr auf der eingleisigen Strecke ausschließlich mit Gotha-Triebwagen der Bauart T 57 gefahren wird. Außerdem existiert historisches Fahrzeugmaterial, was an Festtagen zum Einsatz kommt und immer viele Besucher anzieht. Im Übrigen gibt es für Interessierte eine schöne Homepage (www.woltersdorfer-strassenbahn.de).

T. Tanculski, E-Mail

E 10-Modelle

Betrifft: „Die verhinderte Siegerin“, Heft 8/2011

Vielen Dank für die ausführlichen Berichte über die Vorserien-Elektrolokomotiven der Baureihe E 10. Ja, beim „Wettbewerb der Ideen – 5 Loks, vier Konzepte“ wurden alle möglichen Antriebsvarianten ausprobiert. Letzten Endes wurde jedoch der Gummiringfeder-Antrieb als einziges Antriebsmodell in der E 10 003 für gut befunden und auch bei nachfolgenden Baureihen verwendet. Es ist schön zu wissen, dass eine gewisse Anzahl von den Vorauslokomotiven heute noch im Museumsbestand der deutschen Bahnen zu finden ist.

Uwe Schlüter, 31137 Hildesheim

• Verkaufen
• Suchen
• Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Einmalig bei den deutschen Eisenbahnen – eine Frau als Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin, Autobiographie, Bestellung für € 10,– über Tel./Fax: 039932/49949. Adresse: Renate Fölsch, Unter den Pappeln 1, 17214 Alt Schwerin.

www.ewd-digital.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.qmb-modellbau.de

ELT-Hubplatte 230x190x30 cm Somfy Unikat m. Abrollsich., kpl., 220V Anker f. Holz- u. StBetondeck mit Einlg. Platten Sperrh. Einb. DLeuchten 5x, € 1900,–. Fax: 04104/694437.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Loks, Wagen, Zubehör in Z, N, H0, Einzelstücke in Spur 1, LGB, Maxi, Modellautos. Wir suchen in Spur Z, N, H0 div. Loks, Wagen, Modellautos und Zubehör. Tauschangebote sind willkommen. Private und kostenlose Liste anfordern bei der IG N-Fellbach, c/o Ahles, Dorfstr. 8, 71636 Ludwigsburg.

www.finster-trassenmodultechnik.de

Modellbahnanlage H0 Gleichstr. gg. Selbstabbau u. -abholung zu verschenken. U-Förmig, 5,5 m breit, 5 m tief. Standort ESSEN. Einzelh. u. Fotos bei Anfrage. Tel.: 0160/96446513.

www.gelstertalbahn.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

60 JAHRE MONTANUNION
www.joswoodgmbh.de
Fon: 0202/4964790

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.modellbau-chocholaty.de

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 5.11., 10–17 Uhr, im Bürgerhaus 04509 Delitzsch mit Ausstellung Höhere Eisenbahnbeamte, 19 Uhr Sammlerstammtisch. Info-Tel.: 0342 02/61361, schoettge@t-online.de, www.eisenbahneruniform.de.

www.modellbahnladen-online.de
NEU + Gebraucht: TT, N, H0, H0m, DDR, Autos..., ANKAUF und VERKAUF, Tel: 0871/8000170.

www.Feines-in-TT.de

Zerlegter Wasserkran, sächsische Länderbauart, Teile vollzählig, Preis nach Vbg. R. Neumerkel, Hauptstr. 67, 08459 Neukirchen. Tel.: 03762/2456.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Verk. Spur N Anlage, U-Form, 250 cm x 245 cm ohne Rollmaterial, mit ca. 85 Gebäuden, alle handgebaut aus Papier vom Profi. Anlage in 3 Teile zerlegbar. VB € 450,–. Tel.: 0162/8168297.

Verkaufe Fleischmann Großsammlung. Alles neu bis neuwertig. http://www.fleischmann-sell.nl. Im PC oberste Suchlinie. Gebrauchen Bereich von 1952 bis 2009 H0.

Verkaufe Personenwagen offen, Spurweite 600 mm, jedoch auf 500 mm umgespurt, 6 Sitzplätze. Top-Zustand. Laternenhalter für Zugschlußlaterne. Preise VB. Tel.: 0175/8822715.





Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 170.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 12/2011 ist der 07.10.2011

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2010

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbaupeter.com.

Bahnhof Bertsdorf H0e unvollendet. Gegen Gebot 4 Teile 50 x 83 cm abzugeben. D. Wolff, Römerstr. 20, 70180 Stuttgart.

www.lok-doc-wevering.de

Aus Nachlass Spur N-Anlage 4 x 2 m mit Loks, Wagen und Zubehör. Preis VB. B. Glagow. Tel.: 02327/375316.

Original Lokschild DR BR 52 8037 für € 150,– + Versandkosten. Tel.: 07724/918567 (16–20 Uhr).

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

0e-Anlage 360x160 cm, 6 Module, 10 Loks, 29 Waggons, allerlei Messing, nicht ganz abgebaut, Transport regulierbar, Preis € 1600,–. Info: 0031/612123129.

www.spur-0.de

Kiss Spur 1 BR 38 Wannentender-Wendzug € 2390,–; BR 44 Kohle € 2590,–; BR 50 Kabinentender € 2590,–; BR 23 105 1995. Märklin BR 01 € 2280,–; E 44 54291 € 580,–; Start-Set 55032 BR 80 mit Wagen € 580,–; alles neu, OVP. Nähe Frankfurt/M., Tel.: 0175/7511415.

KUSWA Modellbau
KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**



Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

LGB Artikel preiswert abzugeben. Bei Interesse einfach Liste anfordern unter oetscherland@t-online.de.

www.besiggmbh.de

Märklin Spur 1: Löse meine umfangreiche Anlage auf. Bebilderte Liste gegen Rückporto. Hans Th. Rudolph, Weißdornweg 1, 27607 Langen.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Mä.-Anlage abgeb. H0/m analog Lok (01F800, Glask., Kitt bis Malet Gt2x4 hellblau), 80 Wag., 40 m Gleis, 2 Gw. € 4000,–. Liste anfordern. Fax: 04104/694437, wsxl@alice-dsl.net.

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

NIEDERSACHSEN — 37574 EINBECK
ALLES FÜR DEN MODELLBAHNER
MHI UND EUROTRAIN MODELLBAHNFACHHÄNDLER
JUNI - AUGUST: DI - SA 10 - 13 UHR, MO, DI, DO, FR 15 - 18 UHR
SEPTEMBER - MAI: MO - SA 10 - 13 UHR, MO - FR 15 - 18.30 UHR
AMT ALLIED MODEL TOYS
ALTENDORFER STRAßE 6, (05561) 7993847
alliedmodeltoyseinbeck@arcor.de

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de



Piko H0
58110 Exkl. Set 2011
BR 118 + 4 Postwg. DR Ep. IV — 249,95 €
Roco H0
63282 BR 03 1060 DB — 299,00 €
Roco H0 Restposten — Porto 5,00 €
44959 P-Wag. BDyslf 456 DB 1:100 — 23,95 €
45177 IC-Wg. ICE Lackierung DB — 15,95 €
45178 2. Kl.-IC-Großraumwg. ICE-Lack. DB AG — 15,95 €

www.modellbahn-apitz.de

Primex 2701 Orient-Express € 220,–. Mä. 4228 Rheingold € 190,–. Beide wie neu in OVP. Mä. 37580 Triebwg. € 225,–. Mä. 43440 TGV 2tlg. € 115,–. Beide neu und in OVP. Tel.: 07231/89689.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Märklin H0 im OK unbespielt: 33190 BR 17.0 DRG € 200,–; 34988 P8 KPEV € 110,–; 3387 BR 98³ schwarz Glaskasten € 100,–; 46034 Wg.-Set 5 Wg. Kohletransport € 70,–; 47901 Wg.-Set Gleisbauzug € 60,–; diverse Bierwg. Bitte Liste anfordern. Tel.: 030/8151706.

Modellbahn einst + jetzt
34121 Kassel, Esmarchstr. 22 Tel. 05 61/2 78 15 u. 2 34 64

Weinert BS 4296 BR 41 DR Reko, Fh. RP Nh.	SA **618,70**
BS 4260 Öl-Td. 2'2'T34 DR, Fh. RP wenige*	SA **189,00**
Tillig-TT z.B. 02100 BR 23.0 DR Ep. III	**206,90**
SA **Roco** 62290 BR 74 DB **99,90** / 62205 BR 64 DRG*	**157,50**
Piko z.B. 59580 BR 118.4 DR Ep. IV 6-achsig, Neuheit	**69,90**
Fl. SA 4117 BR 17 DRG **234,90** / 414402 G 3/4 Ep. II*	**195,00**
Gützold 58201 BR 58.30 DR Td. 2'2'T28, neue Nr.	**345,60**

Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten! Bitte anrufen oder schreiben (schriftl. Anfragen Rückporto). • Mo. 15.00–18.45, Di., Do., Fr., 10.30–13.45 und 15.00–18.45, Mi. u. Sa. 10.30–14.15 • Nähe Auestadion/Ludwig-Mond-Str. hochfahren, 3. Querstraße rechts. Versandkosten bis 5 kg = 5,50 €.

www.jbmodellbahnservice.de

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

www.kieskemper-shop.de

Märklin Sondermodelle H0. Liste anfordern. Marco den Hartog, Haverterpoort 5, 6118 CE Nieuwstadt/Niederlande. www.marcodenhartog.nl.

Eisenbahn-Sammlung H0, Restbest. gr. Menge an Waggons, ca. 460 Stk. ebenso techn. Zubehör, Restposten von Gleismat., Märklin, Peco. Liste vorhd. Tel.: 08141/819429.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkauf: H0-Sammlung, alle Herst., alle Epochen, Fahrzeuge mit DCC-Dekoder. Verkaufsliste gratis. Hans Ottenstreuer, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.breyer-modellbahnen.de



Ätztechnik

Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50, Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Filmbelichtungen, Ms-Profile und mehr...

Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Modell- u. Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

Schrauben, Werkzeuge, Materialien
7.000 Artikel - Preisgünstig - Schnellversand

GHW-Programm: www.modellbauershop.de, PROXXON: www.ghw.maschinen.de
Gesamtkatalog: www.modellbauschraube.de

GHW MODELLBAUVERSAND
GHW-Modellbauversand Gabriele Hüttl-Wagener
Gewerbering 29 - D-41372 Niederkrüchten
Tel. 02163/8 17 67, Fax: 8 26 70, Mail: ghw@ghw-modellbau.de



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Roco H0 Auslaufmodelle

44160 Doppelwageneinheit „BMW"	**€ 48,99**
44162 Doppelwageneinheit „BMW"	**€ 48,99**
44228 „TUI-Treff" braunes Dach	**€ 35,99**
44761 DB Halbspeisewagen „Kakadu"	**€ 59,99**

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Messing-Modelle USA + Europa
www.hso-hobbies.com
hugo.sollbach@hso-hobbies.com
Tel.: 0177/4100358
Fax: 02241/946915

Märklin, Roco, Fleischm., Digital. 37058 BR 59 € 339,–; 37889 BR 44 € 199,–; 37080 BR 10 € 225,–; 37440 E 44 € 189,–; 39222 1020 € 209,–; 1157 BR 56 € 159,–; 1078 BR 78 € 149,–; 395571 BR 95 € 299,–; 69225 BR 23 € 159,–; 68200 BR 64 € 154,–; 69282 BR 0310 € 209,–; 68260, 68490. Tel.: 07303/6551.

Gepflegte H0m-Vitrinensammlung wird aufgelöst. Bemo, STL, D+R. Bitte Liste anfordern. W. Limberg, Tel.: 02835/3235 (abends).

Verkaufe große H0-Sammlung, Loks, Triebwagen und Waggons, vorwiegend Epoche 4. Viele Raritäten, limit. Modelle und Soundloks. **Fabrikneu, unbespielt, nicht zugerüstet im Ok.** Gesamtwert € 18.000,–. Verkauf nur komplett gegen Gebot. Auch Gleise, Weichen und Antriebe, Hausbausätze, Signale und Digitalbausteine vorhanden. Detaillierte Liste anfordern! Tel.: 08704/1655. E-Mail: Kreisslpt@aol.com. Raum Landshut/Bayern. Besichtigung nach Voranmeldung möglich.

www.bahnland.net

Märklin H0, 35 Loks, 100 Wagen – Zubehör, bitte Liste anfordern. Wolfgang.Werkes@t-online.de, Tel.: 02161/54545.

Modellb. e+j Kassel Tel.: 0561/27815

Roco DR BR E 32 € 75,–; DB BR 114 € 80,–; DB DR 194 € 90,–; DB BR 150 € 85,–; DB BR 110 € 60,–; DR BR 93 € 80,–; Fleischm. DB BR 70 € 70,–; DB BR 24 € 100,–; DB BR 55 € 110,–; DB BR 64 € 110,–; DB BR 01 € 150,–; Märkl. DB BR 39 € 100,–; DB BR 86 € 90,–; BR E 40 € 90,–; DB Silb. Steu.W. Tel.: 02351/14827.

www.d-i-e-t-z.de

Verk. Steuerwagengeh. m. Innenbel., 1 Lokgeh. BR 229 DB AG, kompl. Rads. verkl. etc., div. Trucks, Bäumchen, Drahtgefl., Auffahrrampe, Schienen mot., 1 Weichenunterflurantr. Zuschr. unter Chiffre-Nr. 10-11-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

www.Modellbahnen-Berlin.de

DRG-Triebwagensammlung Fliegender Hamburger etc. Liste mit näheren Angaben von Plagmann, Schubertweg 21, 23795, Bad Segeberg.

www.remiwe.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.tt-remscheid-lennep.de
Ihr TT-Spezialist

Roco DR BR elT-1130 Garn. € 150; ÖBB BR1189 Krok. € 150; DR BR132 € 75; DR BR E91 € 90; DB BR194 € 90; DB BR150 € 80; DB BR74 € 65; DB BR E144.5 € 65. Piko DR BR86 € 80; VT135 m. Beiwg. € 70; DR BR01 m. Öltend. € 80; DR BR185 € 60; DR BR38 € 75; DB BR218 204 € 45; DB BR218 244 € 45; DBR185-CL € 45. Lilip. DR BR52 € 90. 02351/14827.

www.modellbahnritzer.de

Zu verkaufen: 103 Dampf-E-Diesel-loks, 515 G-Waggons, 283 D-Zug-Wagen und umfangreiches Zubehör, OVP. Fest € 27.000,–. Ziegler, Tel.: 089/27818191.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Roco VT11.5-04183A+04070, 62485 VMAX357. Kato 73300+73302, Trix 22716, Piko 57523 Hondekop, 52033 VT 642, Brawa 0620-BR 53.8 DRG, Lil. 84001+84002, Preise auf Anfrage. Piko E 44,118,130 je € 35–40, V 100 je € 35, 180 2Streifen € 120, Hruska 84001 € 135, 84002 € 220, BR 91791 € 95 sowie weitere Piko/Gützold Loks auf Anfrage unter 06055/8820043.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe und baue Märklin Autotransportwagen, Art.-Nr. 42341 oder ältere gleicher Bauart zu echten Endwagen m. elektr. roter Schlussbeleuchtung um. Es sind keine Montagespuren ersichtlich. Eigene Wagen müssen mir zugeschickt werden. Preis pro Umbau € 60,–. Harald Sibila, 15831 Mahlow, Schülerstr. 17 c. Tel./Fax: 03379/206214.

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de*
Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

www.puerner.de

Ca. 60 Lokomotiven H0 Gleichstrom (Fleischmann, Roco, Liliput) zu verk., 1a, teilweise Umbau Faulhaber-Glockenankermot.. Liste n. Anfrage. E-Mail: hjalthoff@aol.com.

www.Feines-in-H0.de

DB + Privatbahn-Triebwagen Roco BR 485, VT 628 Tü/B/VT 798 Chiemgau, VT 798 AKN 2 Versionen, Ex. Fl. Hamburger. Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Verkaufe günstig digitale 2-Leitergleichstromanlage Fleischmann. Trix- und Roco-Fahrzeuge/Wagen. Lissy-Steuerung IntelliBox Fleischmann-Gleismaterial usw. Liste per E-mail oder Brief. Tel.: 0212/812644. E-mail fr.-mueller@t-online.de.

www.modellbahn-pietsch.com

www.Haertner.eu

Skandinav. Lok Lima, Märklin, Roco, DSB/ATCS MY 1126, SJRC 1018/RC 31065/RC 51317/1363/RC 61422/RC 71420/NSB EL 14+16. Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg. Tel.: 04551/81262.

H0-Sammlung wird aus Altersgründen aufgelöst. Märklin: 2855 Eva-Zug V 212224, 6 Eva-Tankwg. leicht gealt. € 220,–; 3371 ICE-Experim. + zus. ZwWg. 5-tlg. € 280,–; 2857 württ. Zug Jub. Pack. von 1984, 125 J. Märklin, Lok württ. TS + 5 Güterwg. m. Zertifikat € 350,–; 3300 Jub. Pack von 1984, 125 J. Märklin SBB-Krokod. Be 6/8 13302 + DB E 194155 m. Zertifikat € 390,–; 2854 Mannesmann-Röhrenzug, 8-tlg. Lok BR 86 + 6 Drehsch.Wg. m. 3 Großröhren beld. 1 Güterzugbegl. Wg. m. Schlußl. ohne Verp.deckel € 230,–. Alles Vitrinenm. nur Beweg. fahrten OVP. Weitere Märkl. Triebfzge, Liste anfordern, ca. 170 Triebfzge. von Brawa, Fleischmann, Gützold, Kato, Liliput (W) Lima, Piko, Rivar., Roco, Trix, alle Gleichstr. Vitr. Mod. nur Bew. Fahrt durchgef. OVP. Liste anford. nur telef. keine SMS. Mo.–Fr. bis 19 Uhr. Maier, 0160/91686886.

www.TTM-Shop.de

Biete Modelle aus Bausatzmontagen. Raimo, Modelloco, Weinert, Günther, DMV, FH-Motorisierung, Airbrush-Lackierung. Näheres: Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Seegeberg.

www.modelltom.com

Biete an Fl. H0= Die alten Preußen 4881 € 175,–; Fl. BR 39 4139 € 170,–; Fl. BR 38 4160 180,–. ok, unbespielt. R.v.M.Schulze@freenet.de.

www.augsburger-lokschuppen.de

Zugpackungen mit/ohne Lok Roco. Glaskasten EP2 mit 4 Pers.wg./E32 EP2 + 4 Pers.wag./Württemb./Orient-Express/Donnerbüchsen + St-Wagen (rot). Günther. LIL: Langenschw. EP 1 + ErGZG/Rheingold/28er/Ex Baden/Ruhrschnellverkehr vio/beige/Lima: HL-Büchen + Lok. Info: Plagmann, Schubertweg 21, 23795 Bad Segeberg. Tel.: 04551/81261.

www.lokpavillon.de

Verkaufe Spur H0 Loks, Wagen aller Art und Zubehör. Zustand gut bis leicht reparaturbedürftig von Fa. Piko, Roco usw. Steffen Görnitz, 88131 Lindau, Mobil: 0151/11961144.

www.werner-und-dutine.de

Verkaufe Märklin: RE 460 Art.-Nr.: 3450/34612/34613/34617. Zugpackung-Nr. 2847. Mittelwagen new haven Nr. 4062. Preis lt. Koll 2011. E-Mail: www.hoene@unitybox.de.

Märklin Sondermodelle H0. Liste anfordern. Marco den Hartog, Haverterpoort 5, 6118 CE Nieuwstadt/Niederlande. www.marcodenhartog.nl.

www.baehnlewerkstatt.de

H0e Orig. Egger Bahn Nr. 711000 Lok de cauville + 3 Sommerwagen € 80,–. Bemo Pers.-wagen 4 achsig € 50,–. Flm H0 E 69 rot € 25,–. N. Illgen. Tel.: 06430/7445.

www.1000Loks.de

1 von nur 2000 limit. Liliput 105001 Set Nr. 0021, mit zusätzlichem Messwagen € 350,– und Porto. J. Michalak. Tel.: 0421/561676.

www.ddr-in-1zu87.com

Trix-Express H0 11 Loks, viel Zubehör, Gleise, Wagen, Sonderwagen Touropa. Nur Selbstabholer. Nähe Wiesbaden. Tel.: 06128/44858.

Verk. H0 Piko, BR 50 € 45,–, BR 66 € 60,–, BR 80 € 35,–, BR 89 sächs. € 40,–, E 11 € 60,–, E 69 30,–, BR 130 € 45,–, Nohabs € 35,– bis € 50,–, Gützold VT 137 (3 tlg.) € 70,–, V 200 DB € 35,–, BR 86 (neu € 70,– dto. € 45,–), Fleischmann C Schlepptender € 90,–, B Schlepptender (1954) € 70,–, E 69 € 25,–, X5 D-Zugwagen € 50,–, Märklin V 200 € 70,–, Märklin BR 89 € 25,–, Märklin Schienenbuch € 60,–, Märklin P8 € 90,–. Ersatzteile auf Anfrage. Tel.: 0345/8055946. Ehrenhardt Garbisch.

www.menzels-lokschuppen.de

9 Stück 28er, 39er und 36er Reisezugwagen Epoche III, alle mit spez. Stromabnahme für Innenbeleuchtung incl. Besetzung, KK je € 31,– und 12 lange Reisezugwagen von Roco Epoche III mit Innenbeleuchtung (1 m. Zugschlussbeleuchtung und Besetzung, KK je € 43,–. Liste anfordern oder anrufen. J. Michalak. Tel.: 0421/561676 gegen Porto.







www.zum-alten-Dampfross.de

1 Packwagen der NS D 7223, Messingmodell von Philotrain mit KK Epoche III, OVP € 160,–. J. Michalak. Tel.: 0421/561676 gegen Porto.

www.spiel-hobby-Hank.de

Lima VT 628014 2teilig € 50,–, Roco V 215036-4 rot/beige € 50,–, Trix 2-L 523771 Personenwag. 2. Kl. 523773, Speisewag. MITROPA 2 St. 523772 Packwag. € 80,–. Tel.: 05321/25755.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Sammlungsauflösung H0 Gleichstr. analog, div. Loks und Wagen aller Hersteller, auch DDR-Prod. Liste mit adr. Freiumschlag anfordern. Korittke, Boddenseestr. 5, 18586 Gager.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Verkaufe Roco V200 Nr. 43522, E10 Nr. 43392, ÖBB 1110 Nr. 43517. Für je € 120,–. Fahrzeuge sind neuwertig in OVP. Tel.: 05521/996880. Ab 17.00 Uhr.

www.suchundfind-stuttgart.de

H0=Loks, Wagen, Autos und mehr, ungebraucht, neu (wegen Aufgabe). Liste gegen € 0,55. Preisgünstig. Privat. N. Reh, Königsberger Str. 28, 90766 Fürth.

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT-Anlage, teilweise mit Oberleitung, Schattenbahnhof, 2 x 3 m, teilbar für Transport, ca. 10 Loks u. ca. 40 Wagen. VB. Tel.: 03722/90056.

Verkaufe BTTB, Beckman, Jago, Tillig, PMT, Roco, Schirmer, Piko, TT-Club, Brawa, Kühn. Tel.: 06741/2769.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

www.Feines-in-Spur-N.de

N-Verkauf aus Sammlg., Analog-Betr., DRG, Loks und Wagen. Liste geg. Rückporto. Hoffmann, Brodersenstr. 28, 22041 Hamburg.

www.modellbau-nspur-semrau.de

Verkaufe TT Lok, Wagen, Schienen, Weichen, Gebäude. Egon Schulze, Berthelsdorfer Str. 108, 09599 Freiberg/Sa., Tel.: 03731/71010.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Wegen Fehlkauf ICE-Sitzwagen 1. Kl. mit Stromabnehmer für € 20,–. Originalverpackt zu verkaufen. Tel.: 0177/2515888.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.gleisbettung.de

8UBS10 Block System Lauer à € 20,–; 1 MCS120 Stellw. Roco € 60,–; 5 Rückmeldemod. Roco 10212, 6 vert., Mod. 12210 je € 10,–; 1 ASC 2000 Pendelaut. Roco € 60,–. 08845/703270.

www.khk-modellbahn.de

Verkaufe originalverpackt Kirmesmodelle H0 von Faller. Kettenkarussell, Schiffschaukel/Zubehör für € 50,–. Tel.: 0177/2515888.

www.modellbahnservice-dr.de

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital

SPUR 0 • I • II • IIm
Eisenbahnzubehör: Drehscheibe, Eisenbahnkran, Lokschuppen, Bekohlungsanlage etc.
Paternoster für Eisenbahnen (Alle Spurweiten) – die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
NEU Weichen- und Gleis-System für Spur I
Funktionsmodellbau RALF KESSELBAUER
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de
Geschäftsübernahme Thiel - Gleis www.thiel-gleis.de IIm

So verlängern Sie ihr Leben! Aber nur wenn Ihre Modelle, egal welcher Spur, sauber in einer guten Vitrine aus massivem Holz mit Glasschiebefenster stehen. Wenn aber Ihre Modelle weiter im Karton und der Schublade lagern, haben Sie keine Freude daran und das verkürzt ihr Leben. Hunderte Modellbahner aller Spuren haben von mir Vitrinen bekommen (teilweise über 30 Stück) und es wird mir gesagt, dass die Vitrinen zwar nicht billig sind, aber dass der Preis und die Qualität zusammen stimmen, denn sie werden von einem richtigen Schreinermeister gefertigt. Wenn Sie das umfangreiche Prospekt über die Vitrinen möchten, dann schreiben Sie eine Postkarte (Absender bitte deutlich) an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln.**

www.auhagen.de

Pulverfarben für den Modellbahner, Set erhältlich für nur € 15,– + Versand. Weitere Infos unter info@modelleisenbahn-center.eu oder www.modelleisenbahn-center.eu.

www.train24.de

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen als Probeset für € 1,– + € 1,50 Versand. Klasse M10/HS. Peissenberg, Tel.: 08803/3332.

Stromabnehmer
www.SOMMERFELDT.de

Dirk Röhricht Holtendorf
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. + Fax: 03581/704724
DH05-A-0 (1;3) und DH10-A-0 (1;3)
Die neuen SX/SX2/DCC Decoder von D&H jetzt erhältlich
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Gleisreinigungswagen „System Jörger"
www.modellbahnservice-dr.de

www.hack-bruecken.de

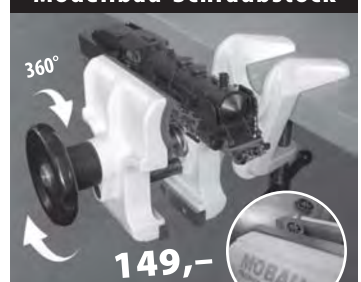
Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.Feines-in-Spur-Z.de

Mikrostreifen + Profile, cnc-gefräst weiss + farbig, ab 0,5 x 0,25 mm
www.luetke-modellbahn.de
Tel.: 08142/18384, Fax: –/40727

SRC-Modellbau
Ihr Anbieter im Bereich Modellbau und Zubehör
Neidenburger Str. 22 - 28207 Bremen
Telefon 0421 2771290
www.src-modellbau.de
Mo. - Sa. 9:00 - 13:00 und Mo. - Fr. 15:00 - 18:00

Modellbau-Schraubstock



www.mo-bau.de

ECHTE RARITÄT
MIT ORIGINALVERPACKUNG

NEU ungefahren von 1995: Typ Aster – LGB 20821 Three-Truck-Shay Dampfmotorlok.

▶ **LIMITIERTE AUFLAGE!**
Es wurden weltweit nur 500 Stück gebaut.

Ich biete diese **Nr. 115 mit Zertifikat** zum Preis von 4.900 € an.

Tel.: 0171 / 2 05 42 96 Fax: 02054 / 8 58 84



Der Lokschuppen Dortmund GmbH

Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de

Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft. EUROTRAIN

Eisenbahn Dörfler

Fleischmann:	◆ 4070, BR 70, DB, Ep. III, Schnittstelle	statt 229,00 €	129,99 €
	◆ 4118, BR 18.6, DB, Ep. III, Schnittstelle	statt 369,00 €	199,99 €
	◆ 4352, BR 120.1, DB, neurot, Ep. V	statt 203,95 €	89,99 €
	◆ 588810, Zugset München-Nbg-Express, 3-tlg.	statt 189,99 €	119,99 €
	◆ Wagenset Abteilwg. aus 5065+66+67, DB, Ep. III	statt 141,50 €	59,99 €
Roco:	◆ 61402 Set SBB, Ep. V	statt 399,00 €	189,99 €
	◆ 61404 Set BR 24 Ep. III	statt 374,00 €	199,99 €
	◆ 62432 BR 189 DB Railion aus Set ohne OVP	statt 204,00 €	99,99 €
	◆ 63127 TEE Ram Digital, Sound	statt 549,00 €	249,99 €
	◆ 63716 DB BR 181 aus Set ohne OVP	statt 149,00 €	89,99 €

Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €
Auch in 96317 Kronach, Andreas-Limmer-Str. 11

HWL-MODELLBAHNEN
MODELLBAHN-ARTIKEL NEU & NICHT NEU



www.HWL-MODELLBAHNEN.de
D - 83671 Benediktbeuern
... einfach verLOKend!

Wir reparieren preisgünstig und zu fairen Konditionen!
A.C.M.E. Wagen auch mit Wechselstromradsätzen!
Ihr Spezialist für digitale Umbauten!

D - 83671 Benediktbeuern • Am Sternanger 1 • Tel.: (0175) 203 63 24 • Mail: info@hwl-modellbahnen.de

Modellautos 1:87, Postbusse DRP rot, Postbusse RP gelb, z.B. MB, Büssing, MAN, Magirus, Vomag, Roskopf-Modellautos Serie Nostalgie, Listen geg. € 1,45 Br. Porto. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

www.modellbahnzubehoer.at

Verkauf: Modellbahnen + Zubehör aller Spurgrößen aus DDR-Produktion von neu bis gebraucht. Automodelle (DDR) und Ersatzteile, Zirkusfahrzeuge in H0 aller DDR-Zirkusse. Klarsichtverpackungen aller Größen. Tel.: 030/4442888, mobil: 0177/9741939.

www.jordan-modellbau.de

Verkaufe LGB-Schienen. Neu, ca. 60 Meter. Selbstabholer. Tel.: 07464/2240. Biegewerkzeug für LGB-Schienen.

www.hack-bruecken.de

VON TRINKHALLE BIS STAHLWERK, www.joswoodgmbh.de, Fon: 0202/4964790

Verkäufe
Literatur, Video, DVD

Eisenbahn-Mag., kpl., Jg. 1970–2000 im Ordner + viele Einzelhefte. MEB, MM, EJ + Lok-M. ca. 1000 Hefte + Bücher. Gesamt ca. 1500 Hefte. Preis je Heft € 0,30, kpl. billiger. Auskunft Tel.: 09222/990741 (8–15 Uhr) und 09222/558 (ab 20 Uhr) anrufen. Auch Pkw- + Lkw-Modelle 1:43 + 1:87 u.a. Fragen!

www.bahnbuch.de

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Modelleisenbahner 1955–2010, teilw. gebunden; MIBA Jahrgänge 1958, 1974–1983, teilw. kpl.; gegen Gebot, an Selbstabholer. Tel.: 0341/8621061.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkaufe Eisenbahn-/Kleinbahn-Literatur, ALBA-Verkehrsgeschichte und mehrere Zeitschriften. Liste gegen Freiumschlag von M. Döpner, Dalbker Allee 20, 33689 Bielefeld.

Eisenbahn DVD's v. Dampflokführer M. Müller www.docutrainia.com. DVD's ab € 10,–. Prospekt gratis.

Abzugeben günstig gegen Gebot: div. Eisenbahnperiodika (EJ, EK, EM u.a.), teilweise Raritäten, wegen Sammlungsauflösung, Raum Berlin. Tel.: 0171/4190628 (abends).

Verk. MIBA Jahrgänge 1979–2010. Alle Jahrgänge komplett, VB. Tel.: 04488/3848.

Biete an: MIBA gebunden: Jahrgänge 1952/53/54/56/58/59/60/61, ungebunden: 11 Hefte 1955 und 45 Hefte 1961–76. Preis € 350,– VB. Tel.: 0162/9488666.

Der Modelleisenbahner Jahrg. 1954 bis 2008, Modellbahnschule Nr. 1–18 zu verkaufen. Preis nach Abspr. A. Kirsten, Brackestr. 33, 04207 Leipzig. Tel.: 0341/9416510.

MIBA 6/71 bis 1984 kpl. € 40,–. rsedelmaier@t-online.de.

Kursbücher, Zeitschriften, Bücher, Eisenbahnkarten und -atlanten in großer Auswahl. Egon Minikus, PF 22 26, 9001 St. Gallen/Schweiz. Verlangen Sie meine Listen: egon@minikus.eu.

Märklin Bibliothek 25 Bände, Top Zustand für € 110,– zu verkaufen. Tel.: 03661/431102.

Eisenbahn- und Modellbahnliteratur abzugeben. Liste gegen € 2,– in Briefmarken. Hugo Klare, Rabenstraße 9, 49492 Westerkappeln.

Modellbahn Schule Heft 1–16 + MEB Spezial Nr. 12 mit DVD komplett abzugeben € 50,–. Nur an Selbstabholer. R. Jost. Tel.: 07222/409929 o. reijost@gmx.de.

Verk. MIBA Jahrgänge 1970, 73, 74, 75, 77, 80, 81, 82, 85, 86, kpl. in Ordner oder einzeln, Preis VB. Tel.: 07721/55900, hans-juergen-wendt@t-online.de.

Literatur: KSB DRG DB DR, Zuglaufschilder, Fahrkarten, Streckenposter, Buchfahrplan DB DR PKP, KSB-Ausland. Liste anfordern gegen € 1,45 Porto. Schwabeland, Grünerwaldweg 49, 34121 Kassel.

MIBA 1990–2009 kpl. ungeb., sehr gepfl. aus NR-Haushalt, gegen Höchstgebot zzgl. Porto, Selbstabh. mögl. PLZ 385... Tel. ABDS: 0175/2202548, kiekma@t-online.de.

Zum Weitersammeln: Geschichte der Deutschen Eisenbahn, Atlas-Verlag, 28 Lief. in 2 Ordnern, € 48,– + Versand. Tel.: 0201/8417649.

Verk. 3 Zeitschr. „DB mit Piff, die Zeitschr. mit Pfiff – für junge Leute" Ausg. 3–/1977 (das Ende der Dampflokzeit), 4/1982 + 4/1984. Format 18 x 26 cm. Jeweils 22 Seiten, Zustand neu. Gesamtes Los für € 15,– zzgl. Versandkosten. DJbedrossian@aol.com.

Anzeigenschlusstermine

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

12/2011 = 07. Oktober
Erstverkaufstag 22.11.2011

1/2012 = 09. November
Erstverkaufstag 19.12.2011

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT. Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 02447/913753, mobil, 0179/5155612. E-Mail: brueckenbauer@t-online.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys große Modellbahnsamml., nach Möglichkeit m. Verp., digital oder analog, der Firmen Märkl., Roco, Flm., Trix Express, Bemo, Arnold, KM1, Kiss, Lemaco, Fulgurex, Aster, Handarbeitsmodelle, oder ähnliches. Zahle Liebhaberpreise, bin freundlich und seriös, besuche Sie vor Ort. Übernehme evtl. auch Geschäftsauflösungen. Bitte rufen Sie mich an: 0157/77592733 oder 0211/97712895, per E-Mail oder Brief an berndzielke@yahoo.de oder Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bitte mit Adresse, Tel.-Nr. u. Preisangabe. Bedanke mich und freue mich auf ihr Angebot.

VERKÄUFE

Prospekte, Kataloge, Drucksachen

ÄLTERE KATALOGE (MÄ., TRIX, FLM., LGB, Roco, Riv., Lilip., Vollm., Lim. Kato, Kibri, KTM, Herpa, etc.). Liste (Rückporto) bei Steingahs, Wardstr. 23, 46459 Rees.

Kataloge versch. Hersteller, Jahre 94–96, gegen Gebot abzugeben. Teils m. Preisschild. Tel.: 0179/8075021.

Biete Zeitung Modelleisenbahner 1964–1998 komplett. A. Wagner, Goethestr. 74, 09217 Burgstädt.

Märklin-Kataloge ab 1950. Originalpreis: 70 % + Porto/Zusendung. Liste anfordern: Fax: 04104-694437. E-Mail: wsxl@alice-dsl.net.

Verkaufe Jahrgänge 2001-2005 komplett der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" für € 25,–. J. Schneider. Tel.: 030/2948351.

Märklin-Kataloge ab 1950, Originalpreis: 70% Koll 10 + Porto/Zusendung. Liste anfordern. Fax: 04104/694437, wsxl@alice-dsl.net.

GESUCHE

Dies + Das

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spielzeugraritäten, Samml. und Geschäftsauflösungen von 1850–1990 gesucht! Kaufe Eisenbahnen u. Zubehör jeder Spurweite, Autos, Motorräd., Dampfmaschinen, Blechschiffe, Flugobjekte usw. in jeder Erhaltung! Spielzeugantiquitäten G. Kaul, Tel.: 0171/5319589, Fax: 0531/2371778, Mail: webmaster@toys-antique.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Kommen Sie persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

H0-Modellbahn-Sammlung oder Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos gesucht. Gerne sehr groß u. umfangreich, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, mobil: 0160/3345830, E-Mail: ahoiw@web.de.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche Kibri Stahlbogenbrücke eingleisig. H0 9700. 2 Abteilwag. 4200-4203, 1 Tenderlok BR 75 3313, 1 Tenderlok BR 85 3309. W. Tomzik, In den Weihergärten 27, 66115 Saarbrücken.

Buchfahrpläne vor 1950 gesucht! Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095, Rasemann.a@t-online.de.

Gesuche
Fahrzeuge 0, I, II

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

www.besiggmbh.de

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys große Modellbahnsamml., nach Möglichkeit m. Verp., digital oder analog, der Firmen Märkl., Roco, Flm., Trix Express, Bemo, Arnold, KM1, Kiss, Lemaco, Fulgurex, Aster, Handarbeitsmodelle, oder ähnliches. Zahle Liebhaberpreise, bin freundlich und seriös, besuche Sie vor Ort. Übernehme evtl. auch Geschäftsauflösungen. Bitte rufen Sie mich an: 0157/77592733 oder 0211/97712895, per E-Mail oder Brief an berndzielke@yahoo.de oder Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bitte mit Adresse, Tel.-Nr. u. Preisangabe. Bedanke mich und freue mich auf ihr Angebot.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Fleischmann Spur 0 Triebwagen E 365 und Schlepptender-Lok E 350 gesucht. F. Fischer. Tel.: 0228/674196.

Gesuche
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

H0-Modellbahn-Sammlung oder Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos gesucht. Gerne sehr groß u. umfangreich, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, mobil: 0160/3345830, E-Mail: ahoiw@web.de.

www.Auhagen.de

Ehlcke, Fahrbach, Herr, Gebert, Noch, Rarrasch, Dahmer, Rehse Fahrzeuge und Zubehör gesucht. Modellbahnfreund Steffen Meier, Tel.: 03473/814610.

Suche: Märklin-Set 3 Hilfswagen zum Kranzug 49951. Roco Hilfszugwagen 47330. Tel.: 0170/1546618 (Mo.–Fr. ab 18 Uhr).

Suche gerne große Modellbahnsammlungen von Märklin, Trix, Flm., Roco, Brawa usw. Bin Selbstabholer, Barzahler u. garantiere eine seriöse Gesamtabwicklung. Tel.: 05608/95023.

Ankauf von Modelleisenbahnen, alle Spurweiten anbieten, auch größere Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung wird garantiert. Tel.: 06222/774050, mobil: 0172/2020433.

Suche Tachowagen Fleischmann, Art.-Nr. 5555. Tel.: 05609/6461.

Sie möchten Ihre Modelleisenbahn-Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an, Tel.: 02256/695 oder Fax: 02256/7408.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys große Modellbahnsamml., nach Möglichkeit m. Verp., digital oder analog, der Firmen Märkl., Roco, Flm., Trix Express, Bemo, Arnold, KM1, Kiss, Lemaco, Fulgurex, Aster, Handarbeitsmodelle, oder ähnliches. Zahle Liebhaberpreise, bin freundlich und seriös, besuche Sie vor Ort. Übernehme evtl. auch Geschäftsauflösungen. Bitte rufen Sie mich an: 0157/77592733 oder 0211/97712895, per E-Mail oder Brief an berndzielke@yahoo.de oder Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bitte mit Adresse, Tel.-Nr. u. Preisangabe. Bedanke mich und freue mich auf ihr Angebot.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche: Roco 232 382-2, 132 512-5, 50 3552-2, 50 3683, 254 110-0. G. Drescher, Amtsstr. 20, 98708 Gehren. Tel.: 036783/70660.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Suche Roco H0-Lok BR 18.201, grün/schw., 1A-Zustd., Vitrinenmodell. Angeb. (kein Schrott) mit Foto. M. Hinrichs, Reichsstr. 44, 04862 Mockrehna.

Modelleisenbahn und Zubehör gesucht. Fleischmann, Märklin, Roco, Trix, Rivarossi, Bemo, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen, baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Märkl. H0, Fleischm., Roco + Trix (Express) Samml. o. Anlage. Zahle faire Preise. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche gut erhaltene Bemo H0m 12 mm Berninabahn Loks + Wagen sowie passender Trafo + Steuergerät. Angebote an E.Bucherer@gmx.at.

Suche H0 BR 91 (HR) Lichtleiter Pl 3-Achser. Radsätze 10,5 NEM schwarz/silber (Beleuchtung). DR Pers. 95, Tausch. D. Wingert, Lerchenfeldstr. 12 a, 06110 Halle/Saale.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

BR 118117-1, 118059-5 blau, 118 rot Kunststoffkanzel (schräge Fenster), guter Zustand + fahrbereit. P. Heinecke, Heiligenbergstr. 13, 72584 Hülben. Tel.: 07125/963189.

Gesuche
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977449, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

TT, N oder Z von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Ank. von Spur N+Z, Samml. oder Anlage zu fairen Preisen. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Suche Wagen aller Art K.B.ST.B mit und ohne Bremserhaus und Speichenräder. Bitte alles anbieten. Tel.: 06555/900148. Auch günstige Loks gesucht.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Märklin-H0-Oberleitung früherer Bauart: ca. 40 Masten für Kunststoffgleis 7509, ca. 20 Fahrdrähte 7018, ca. 10 Fahrdrähte 7278 und Kleinteile. Angebote an FScharfenberger@t-online.de oder Tel.: 06321/576163.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Wagner/Hupfer: „Geschichte und Geschichten der sächsischen Schmalspurbahn Gossdorf/Kohlmühle-Hohnstein". W. Sorschke, Radeburger Str. 12, 01561 Rödern.

Suche Zeitschrift DDR „Das Signal" Informationsdienst f. Modelleisenb. und Modellbau. JG 1967-1970. Gern auch Einzelhefte. Tel.: 0172/4010698. E-Mail: toehlers@yahoo.com.

Mo.-Do. 9-17 Uhr, Fr. 9-15 Uhr.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche nachstehende Eisenbahnfachbücher. Angebote mit Preis- und Zustandsangabe an S. Knapp, PF 1407, 88308 Isny oder Siegfried.Knapp@t-online.de. Wehr: Das Eisenbahngleis. Handbuch der Gleisbaumaschinen. Geppert: Maschinenkunde. Wolter: Handbuch der Eisenbahnbautechnik. Weichen-Handbuch. Musterblätter dtsch. Dampflok: Preußen. ÖBB: Leitfaden Elektro-Lokomotivdienst. Graßmann: Handbuch des Eisenbahnbauwesens. Grünholz: Elektrische Vollbahnlokomotiven. Hartmann: Reichsbahnweichen. Schramm: Oberbautechnik. Lehmann: Wagenmeister. Kleutz: Der Reichsbahn-Wagenmeister. Hager: Eisenbahn-Sicherungsanlagen 1+2. Das deutsche Feldeisenbahnwesen. ELB: Wagenkunde. EK: BW Crailsheim, BW Betzdorf, Eisenbahn am Bodensee.

GESUCHE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Wer kann mir sagen, welche Firma (Verlag) einen aktuellen Preiskatalog für Arnold, Fleischmann, Trix, Roco der Spur N hat. Bin für jede Zuschrift dankbar. Postkarte genügt. Bitte an Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln. Danke!

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Su. Buchfahrpläne DR und DRG vor 1949. Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.kieskemper-shop.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

info@modellbahn-apitz.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Für Modelleisenbahnausstellung zu Pfingsten 2012 in 09477 Jöhstadt werden versch. Anlagen und Modelle aller Spurweiten zum Thema Preßnitztalbahn, PRESS GmbH und RüBB gesucht. Bei Interesse bitte Mail an Daniel.Scholz@pressnitztalbahn.de oder Fax an 037343/80809. Auch private Aussteller und Händler sind willkommen.

www.menzels-lokschuppen.de

05.11. von 10–16 Uhr Modellbahn- und Modellautobörse im Hotel „Zur Hoffnung" in Werther bei Nordhausen. Tel.: 03631/462460.

30.10.: 19. Internationale Modellbahnbörse in Steinsel/Luxemburg, von 10–17 Uhr, weitere Infos auf www.module-club.lu.

Urlaub
Reisen, Touristik

Die Harzquerbahn fährt direkt an unserem Haus vorbei. Moderne und gemütliche eingerichtete Ferienwohnungen für 2–5 Personen in unserem Haus „Harzsonne". Ab € 30,–/Nacht. C. August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend. Tel.: 039455/494, www.fam-august.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo für 2–4 Pers., Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Borkum: Komf. FeWo m. Balkon, 54 qm, 2–4 Pers., € 45 – € 68/Tg., Bäcker am Haus, 15 Min. Fußweg z. Insel-Bf. und Strand, Bettw., Handt., Reinig. inkl. Tel.: 02556/997625.

Schwarzwald
Urlaub auf dem Bauernhof
Erholen Sie sich dort wo die Natur noch ursprünglich ist. In ruhiger, idyllischer Landschaft gelegen, herrlich. Urlaubs-Wanderparadies, 5 km bis zur Schwarzwaldbahn mit KONUS-Kurtaxe, Bus- u. Bahnfahrt u. Schwimmbad frei. Familienfreundliches rustikales Schwarzwaldhaus mit Liegewiese, Modelleisenbahnfan. Fam. Gureth Obertal 25, 77736 Zell a.H. Tel.: 07835/1379. FeWo/App. 2–4 Pers. ab 25,– € bis 40,– € pro Tag. www.gureth.de, info@gureth.de.



3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 13,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 6,50, keine Endreinigungsgebühr, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Dresden – Erzgebirge: Land- und Forsthof mit Ferienwohnung/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Seeg./Allgäu, b. Füssen, 2 komf. FeWo **** bis *****, ruhige Lage, freie Bergsicht, unweit der romant. Nebenbahn Füssen. Tel.: 08364/227, www.allgaeu-ferienhaus-marlene.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

17./18.09.: Börse und Lokschau von 10–17 Uhr im Bw Glauchau.

18.09.: Schkeuditzer Modellbahntag mit Modellbahnbörse im alten Straßenbahndepot von 9.30–16.00 Uhr. Info: Reinhard Sperling, Tel.: 034204/62183, erik-sperling@t-online.de.

Große Modellbahn-, Modellauto- + Spielzeugbörse, am Sa. 01.10., 10–16 Uhr, 78315 Radolfzell – TKM „Milchwerk". Mit H0-Modellausstellung. Infos: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

01.–03.10. von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn- u. Modellautobörse mit Modellbahnanlage im Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, 16792 Zehdenick. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 02.10: 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 15–18 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273. 09.10.: 26605 Aurich, Mercedes-Benz Niederlassung, Leerer Landstr. 78, 11–16 Uhr, Info-Tel.: 04941/80983. 16.10.: 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schloßring, 11–15 Uhr; 22.10.: 19057 Schwering-OT Lankow, Mercedes-Benz Vertriebsges. mbH, Bremsweg, 11–15 Uhr; 23.10.: 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle, 10–15 Uhr; 29.10.: 20537 Hamburg, Auto Wichert GmbH, Wendenstr. 150–160, 11–15 Uhr; 30.10.: 25358 Horst/Elmshorn, Elbmarschenhalle, Auf dem Oldtimermarkt, 10–18 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273.

02.10.: Börse von 10–14 Uhr für Modellautos aller Maßstäbe, Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. Eintritt für Besucher frei.







6. Modellbahn- + Automodellbörse am Sonntag, 02.10., 11–16 Uhr, Vereinsgelände, 49525 Lengerich/Westf., Lienener Straße, Fahrbetrieb Modellbahn und Pendelverkehr Feldbahn zw. Börsen-/Ausstellungshalle u. Vereinsheim. Anmeldung und Info: Eisenbahnfreunde Lengerich e.V., Detlev Höhn, Tel.: 05481/82869, www.eisenbahnfreunde-lengerich.de.

02.10.: Spielzeugmarkt (Eisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Puppen und Teddys) von 9–14 Uhr im großen Rotkreuz-Saal Nürnberg, Nunnenbeckstr. 47. Info und Tischreservierung Tel.: 0911/5301283, Fax: 0911/5301163.

02.10.: Modellbahn-, Auto-Tauschbörse, 10–16 Uhr, **KS/Vellmar**, Mehrzweckhalle, Pfadwiese. Tel.: 05656/923666, jensberndt@t-online.de.

02.10.: 31. Regensburger Modellbahnbörse von 10–15 Uhr. Eintritt: Erw. 2,50 €, Kinder 1,50 €, in der unteren EVS 1927-Sporthalle, Regensburg. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., www.rswe.de. Ansprechpartner: B. Heinrich, E-Mail: b.heinrich-regensburg@t-online.de. Tel.: 0157/76415997.

02.10.: 3. Modelleisenbahnbörse von 11–17 Uhr im HefeHof, 31785 Hameln. Info-Tel.: 05151/57850.

08.10. von 10–15 Uhr, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt in München, DB-Kantine, Richelstr. 3, Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

08./09.10.: Siegburger Modellbahntage . Ausstellung mit großer Modellbahnbörse, Schulzentrum Neuenhof, Zeithstr. 74, 53721 Siegburg. Info: www.ecrs.de.

08./09.10.: Modelleisenbahnausstellung und Börse von 10–17 Uhr in den Vereinsräumen des Modelleisenbahnclubs Neustadt, Siemensstr. 16, 31535 Neustadt.

Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech in der Orangerie, am So. 09.10. von 10–16 Uhr mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, Tel.: 06246/9069847.

MODELLBAHNBÖRSE zum Bahnbetriebsfest der PARKEISENBAHN CHEMNITZ: 16.10., 10–18 Uhr, Lokhalle im Bahnbetriebsw., Küchwaldring 24, Chemnitz. Eintritt kostenlos! www.parkeisenbahn-chemnitz.de.

31. Heusweiler Modellbahnmarkt am 16.10., von 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

16.10.: 12. Kremser Modellbahnbörse von 9–13 Uhr im Volksheim Lerchenfeld, Hofrat-Erbenstr. 1, A-3500 Krems. Info: Inthal Josef, Tel.: 0043 (0)6763172401, intjo@wavenet.at oder unter http://igm-wachau.amon.cc/termine.htm.

Regensburg – Barbing 16.10. u. 20.11 Modelleisenbahn- u. Automarkt v. 10–15 Uhr, Rathausgaststätte in Barbing, Tel.: 09951/2276, haas746@aol.com.

14. Regenstaufer Modellbahnbörse mit detaillierter Spur-0-Anlage am 22.10. + 23.10. von 10–16 Uhr, Jahnhalle, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

22.10.: Modellbahntag mit Modelleisenbahn- und Modellautobörse von 9–16 Uhr in der Stadthalle, 88677 Markdorf. Veranstalter: Modelleisenbahnfreunde Markdorf e.V.. Info: Helmut Bückle, Tel.: 07544/4242, info@mef-markdorf.de, www.mef-markdorf.de.

22.10.: 5. Modellbahn-/Modellauto- + Spielzeug-BÖRSE der Modell-EisenbahnFreunde Frankenthal e.V. von 11–16 Uhr, TV 1864/04-Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim (b. Frankenthal). Info: Schönbeck, Tel.: 06233/600858, www.modellbahnboerse-frankenthal.de.

Neuwürschnitz, nach erfolgreichem Umbau der Halle, 23.10. Modellbahn-Auto- und Biertruckbörse, Schulstrasse 16, von 10–15 Uhr.

23.10.: Modelleisenbahnbörse, von 10–15.30 Uhr, in der Paul-Metz-Halle, 90513 Zirndorf, Volkhardtstr. 33. Veranstalter: Zirndorfer Eisenbahn Freunde e.V., Info-Tel./Fax: 09103/2750.

30.10.: Modelleisenbahn- + Modellautomarkt in 36093 Künzell/Fulda, von 10–16 Uhr, im Gemeindezentrum, Am Hahlweg 32–36. Info: HA+HM Veranstaltungen, Tel.: 0661/3804611, Fax: 34212.

30.10.: Modelleisenbahn- und Automodell-Tauschbörse von 10–16 Uhr im Eichsf. Kulturhaus, 37308 Heilbad Heiligenstadt, Aegidienstr. Anmeldung: 03606/603934, Info: www.hev-ev.de.

Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Sa. 12.11., 11–16 Uhr, Messe Freiburg im Breisgau, Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

Roßdörfer Modellbahn-, Auto-, Spielzeugmarkt am 13.11., von 10–16 Uhr, in 64380 Roßdorf/DA, Rehberghalle. Ankauf, Verkauf, Tausch, Caféteria. Info-Tel.: 06154/81388.

20.11.: Modelleisenbahn-, Auto- + Spielzeugbörse, von 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info-Tel.: A. Baum, 06403/74492.

Modellbahn-ABC

Unscheinbar und manchmal auch ein wenig unheimlich sind sie, die Gänge der Unterwelt. Kunstgriffe ermöglichen sie dem Modellbahner.



Tiefe Einblicke an der Modul-Flanke: Die sehr realistisch wirkende H0-Szene lebt vom für derartige Unterführungen typischen Schmuddel-Ambiente.

U wie Unterführungen

Alte Kriminalfilm-Klassiker kamen kaum ohne die stets effektvolle Atmosphäre nur schummrig beleuchteter Tunnelwege aus, damals zumeist noch in ausgemauerter Gewölbe-Bauform. Sehr häufig wurden und werden Bahndämme unterquert, weshalb Unterführungen auch für den Modellbahner zum Pflichtprogramm zählen. Zum sicheren Erreichen moderner Inselbahnsteige sind sie sogar unabdingbar und ermöglichen beim Anlagenbau einen hübschen Gag, der sogar den Betrachter in die Unterwelt entführt: Man lässt die Unterführung einfach stumpf an der eigens dafür ausgeschnittenen Anlagen-Seitenwand enden.

Durchgänge in Röhrenform fertigt der Modellbauer beispielsweise aus gerolltem Karton, der auf der Innenseite mit Heki-Dur- oder Papier-Mauerwerkplatten beklebt wird. Für adäquate Grusel-Beleuchtung sorgen kaltweiße Leuchtdioden in Bohrungen an der Decke. So lässt sich die gesamte Röhre bequem am Arbeitstisch verdrahten und natürlich auch farblich behandeln, ehe man sie in die Anlage oder das Modul einbaut.

Moderne Beton-Unterführungen sind sogar noch einfacher zu basteln, da man auf Platten oder Leisten verschiedener Materialien zurückgreifen kann. Eine Oberflächenbehandlung mittels Dispersionsspachtelmasse kaschiert Holz und Karton; Kunststoff sollte man zumindest mit einer geeigneten Sprühgrundierung vorbehandeln.

Zur letztlich entscheidend das Flair bestimmenden Patinierung eignen sich in jedem Fall matte Acrylfarben. Der neutralste Grauton lässt sich aus Rot und Grün zu gleichen Teilen anmischen; durch Zugabe von Gelb wird er wärmer, etwas Blau lässt ihn kälter erscheinen. Nicht vernachlässigen sollte man bei Beton einen gewissen Ocker-Anteil. Einige Hersteller bieten auch fertig gemischte Beton- oder Stein-Farbtöne an.



Treppe und behindertengerechter Zugang zu einer modernen Unterführung (ein Jugendprojekt des Modellbahnteams Blaufelden).

Auch Bahntunnel-Einfahrten lassen sich als Unterführung tarnen, denn nicht immer muss es das klassische Bogenportal sein... So werden Schattenbahnhöfe sogar im Flachland möglich!

Michael Robert Gauß



Echter Bahnsteigzugang als Hingucker: Die bereits oben in zwei Bildern gezeigte Unterführung wurde kompromisslos umgesetzt.



Idee: Brücken-Widerlager mit integrierter Unterführung, gesehen auf einem von Siegfried Gehringer meisterlich gestalteten H0-Modul.



Fotos: Gauß

Mögliche Alternative zur herkömmlichen Tunneleinfahrt – und zudem kostengünstiger, denn die Betonteile entstehen im Eigenbau.

Es gibt sie noch, die Analogbahner. Anhand der Baureihe 24 von Märklin gehen wir einem Verdacht auf den Grund – und verbessern nebenbei die Lok optisch.

Dressur-Pferd

Die Misere begann eigentlich schon mit einem Märklin-Neuheitenprospekt gegen Ende der 1980er-Jahre. In diesem lockte eine überaus reizvoll gestaltete V 60, ehe das (zunächst verblendete) Modellbahnerauge Kleingedrucktes erspähte: „Digitalmodelle fahren auch auf konventionellen Anlagen," hieß es dort. Jener durchaus sarkastisch aufgefasste Satz verführte lediglich dazu, dass die schöne, jedoch teure Lok wieder von der Einkaufsliste gestrichen wurde.

Von diesem Tag an zeichnete sich mehr und mehr ab, dass sich die Göppinger Mittelleiter-Lobby künftig vollständig vom Parallel-Angebot analoger Modellversionen trennen würde. Die letzten Loks ohne Decoder liefen schließlich im Hobby-Sortiment aus. Zwischenzeitlich erdachte man Einsteigern die Delta-Elektronik, eine abgespeckte Variante der Digitaltechnik. Für Märklin-Starter erschien später dann auch jene neu konstruierte Baureihe 24, verführerisch schön und mit einem fx-Decoder bestückt.

Einige ob der analogen Fahreigenschaften moderner digitaler Fahrzeuge verärgerte Hobbykollegen, übrigens Märklinisten, lieferten den Denkanstoß, anhand eines Beispiels Versu-



Unser modifiziertes Märklin-Steppenpferd im Flachland-Einsatz, dem die Baureihe 24 ihren Spitznamen verdankt.

che in dieser bisher kaum behandelten Grauzone anzustellen. Der Mischbetrieb in Unterpreuschwitz bot hierzu freilich allerbeste Voraussetzungen und ein Neuzugang in Form des Märklin-Steppenpferds (Nummer 36240) wurde zum Labortier. Der im Folgenden beschriebene Versuch förderte Überraschendes zutage!

Die schachtelfrische 24 lief im Digitalbetrieb butterweich an und ließ sich über den gesamten Geschwindigkeitsbereich geschmeidig regeln. Vor allem bei Langsamfahrt erzeugte sie jedoch ein unschön schnarrendes Geräusch, das eindeutig nicht rein mechanischen Ursprungs war. Ohne diese störende Geräuschkulisse hätte man der Lok im Digitalbetrieb beste Fahreigenschaften bescheinigen müssen.

Doch analog, mit einem 30 VA-Transformator der jüngsten Generation gesteuert, verhielt sich die Elektronik schon ganz anders. Die 24 ließ sich nur noch mit sehr viel Geduld halbwegs langsam anfahren oder anhalten. Nennenswerte Kriecheigenschaften gab es praktisch keine. Zwar war das Schnarren des Digitalbetriebs verschwunden, stattdessen brummte die Lok nun. Die digitale Illusion eines Auslaufs (Bremsverzögerung) griff analog freilich nicht, was die Wirkung der Schwungmasse schonungslos als unzureichend entlarvte. Änderungen der Geschwindigkeit quittierte die Lok meist mit einem sehr unschönen Längsrucken.

Fürwahr, mit den geschmeidig weichen Fahreigenschaften älterer Märklin-Modelle, die der Wechselstrom-Enthusiast allgemein stets schätzte, hat ein solches Fahrverhalten nichts mehr gemein. Dafür läuft der neuzeitliche Antrieb mechanisch leise, was jedoch im Gegenzug die Geräusche des Skischleifers hörbar macht. Eine akustische Ähnlichkeit mit modernen Zweileiter-Loks ist kein Zufall, denn längst hat ein kleiner Gleichstrommotor Märklins früheren Allstrommotor ersetzt. Das selbsthemmende Schneckengetriebe verhindert jenes einst so angenehme Ausrollverhalten; die Schwungmasse ist zu klein, um einem herkömmlichen Gleichstrommotor Fahrdynamik zu verleihen.

Im Auslieferungszustand konnten die Analogbetrieb-Fahreigenschaften der Lok jedenfalls definitiv nicht überzeugen. Wie besagte Hobbykollegen hatten auch wir schnell den Decoder unter Verdacht, was Anfahr- und Bremsverhalten sowie das Längsrucken betraf. Digitalbegeisterte wird der nun geschilderte Radikal-Eingriff in die Loktechnik zwar schmerzen, den Analogbahnern bestätigt er jedoch zweifellos die Richtigkeit ihrer Vermutung: Der Decoder vergällte im Analogbetrieb tatsächlich die Fahreigenschaften der Versuchslok!

Doch beschränkt sich jene Erfahrung übrigens weder auf die Baureihe 24 noch auf Märklin-Motorola-Decoder: Beispielsweise wies auch die im Zuge des letzten Unterpreuschwitz-Beitrags gezeigte 75.10 von Liliput (ab Werk ausgestattet mit einem DCC-Decoder von ESU) im analogen Zweileiter-Gleichstrom-Betrieb sehr mangelhafte Langsamfahreigenschaften auf, die jedenfalls nicht auf das Getriebe zurückzuführen waren. Die Frage ist letztlich also nicht, *ob* Digitalmodelle auch analog fahren, sondern eher, *wie*...

Simple Technik läuft analog einfach besser

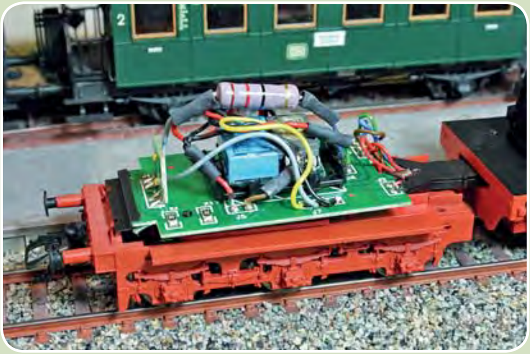
Nun aber zurück zur Dressur des Steppenpferds. Kurzerhand wurde die überzüchtete Neuzeit-Technik entfernt und durch einen soliden analogen Fahrtrichtungsumschalter in elektronischer Ausführung, wie er in den 1980er-Jahren zum Umbau von Gleichstromfahrzeugen für das Märklin-System genutzt wurde, ersetzt. Sogar der Lichtwechsel der warmweißen LED-Beleuchtung konnte hierbei erhalten bleiben. Alternativ



Im Auslieferungszustand kann das 24-Fahrwerk farblich nicht überzeugen: Silberne Plastik-Steuerungsteile und unlackierte Achsstummel schmälern empfindlich den Gesamteindruck.



Etwas Farbe (auf Kunstharzbasis) wirkt Wunder: Eine Lasur in dunkleren Metallic-Lack-Tönen veredelt die zuvor aufdringlichen Steuerungsteile, die Achsstummel werden seidenmatt rot ausgelegt.



Das analoge Tender-Innenleben nach gelungenem Umbau: Der Widerstand (im Motorstromkreis) sorgt dafür, dass die Lok bei geringster Trafo-Reglerstellung nicht sofort lospsurtet.



Echte Steinkohle auf dem Lokomotivtender sollte eigentlich längst Standard sein, denn die Wirkung ist stets vortrefflich! Geklebt wird am besten mit mattem Kunstharz-Klarlack.



Der kräftige Originalmotor der neuen Märklin-24 überzeugt mit sehr guten Langsamfahreigenschaften. Leider bedingt die kleine Schwungmasse kaum Auslauf.



Einsteiger-Ross auf hohem Niveau: Die typische Modellbahn-Perspektive lässt unsere verbesserte Pufferbohle filigran bestückt erscheinen.

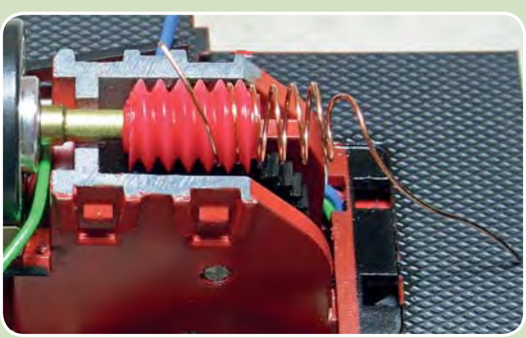
Fotos: Gauß

wäre natürlich auch der Umbau für das Dreileiter-Gleichstromsystem mit vergleichbarer Erfolgsprognose machbar.

So offenbart anschließend bereits die erste Probefahrt auf dem Rollenprüfstand herrlichstes Anfahrverhalten ohne jede künstliche Hemmung! Butterweich lässt sich die Lok rangieren, ohne dabei zu brummen oder zu schnarren! Anders als im Zuge des ohnehin zähen Fahrens mit Decoder, spurtet die 24 nun sofort los. Mit einem zusätzlichen Widerstand im Motorstromkreis (in unserem Fall 15 Ohm) lässt sich ihr Anfahrverhalten sogar noch gemäß eigener Vorstellung optimieren. Unter dem Titel „Märklin 24 016, Kat.-Nr. 36240 – erstaunlicher Umbau auf reinen Analogbetrieb“ findet die Internet-Suchmaschine ein Video, das die Fahreigenschaften der Lok mit Originalmotor zeigt.

Mehr Auslauf bei Stromunterbrechung gewinnt die 24 nur durch Motorentausch; SB-Modellbau hat einen entsprechenden Faulhaber-Umbausatz im Programm. Unser Steppenpferd konnte allerdings nach der Umrüstung gewisse Einbußen in den Bereichen Zugkraft und Anfahreigenschaften nicht verleugnen, der Auslauf sollte hingegen vollauf überzeugen. So muss der Modellbahner selbst entscheiden, was ihm wichtiger ist. Die gezeigten optischen Verbesserungen veredeln Märklins Einsteigermodell jedenfalls dezent zu einem Schmuckstück.

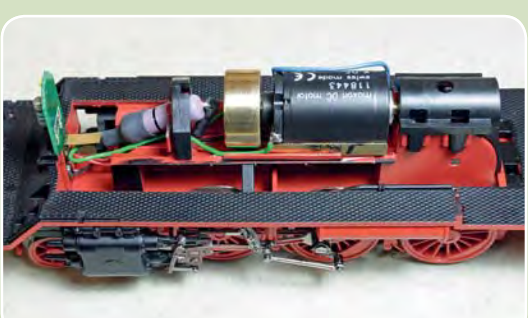
Analogbetrieb verinnerlicht eine Philosophie, welche nach wie vor etlichen Modellbahnfans deutlich mehr Entspannung bietet als das digitale Fahren. Grund hierfür ist eben jene klare Überschaubarkeit aller Funktionen, die somit auch für Kinder deutlich lehrreicher ausfallen. Warum Märklin nun ausschließlich – und die Zweileiter-Branche zunehmend – auf das digitale Pferd setzt, müsste man also durchaus hinterfragen dürfen, ohne als Phantast von anno dazumal belächelt zu werden. Denn wer sich tagtäglich am PC mit instabilen digitalen Unbilden herumärgert, möchte doch zumindest in der Modellbahn-Freizeit noch handfeste Technik erleben können. Diesen Dressurakt der Überzeugungsarbeit müssen somit auch die Produktplaner der Branche über sich ergehen lassen: Analoge Modelle sollten wieder – respektive weiterhin – angeboten werden! *Michael Robert Gauß*



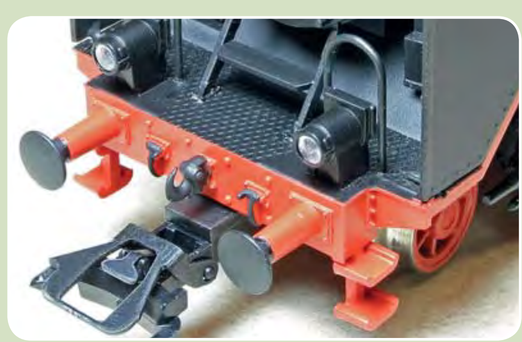
Der Feinmechaniker braucht stets Luft: Unser Distanz-Draht wird nach Einbau des neuen Motors wieder entfernt.



Die Märklin-Konstrukteure bewiesen mit der 24 Liebe zum Detail: Die Stehkessel-Instrumente sollte der Modellbahner farblich betonen.



Viel Auslauf, deutlich kompakter, doch schwächer: Der 24-Edel-Antrieb von SB-Modellbau überzeugte leider nicht rundum.



Eine für den Roco-Schraubenkupplungshaken passende Öffnung ist ab Werk vorhanden. Die angeformten Bremsschläuche kann man bemalen.

Aus der Ideenkiste

Günstiger Maschendrahtzaun

■ Aus Fliegengitter lässt sich preisgünstig für die H0-Modellbahn ein Maschendrahtzaun herstellen. Zuerst wird ein Stück Aluminium-Fliegengitter in einem dunklen Grünton von beiden Seiten lackiert. Dies geht mit dem Pinsel recht gut und verhindert später das Zerfallen des Gitters. Dabei ist darauf zu achten, dass sich in den kleinen Karos keine Farbblasen bilden. Nach ausreichender Trocknung wird das Geflecht nun diagonal in Streifen geschnitten, zirka 11 bis 12 mm breit. Die entstandenen Streifen können direkt als Zaun verwendet werden oder sie werden aufgerollt und finden als Ladegut Verwendung. Wer das Ganze noch verfeinern möchte, kann auch noch die Längsdrähte am Zaun bzw. die Sicherungsdrähte an der Rolle mit feinem Draht oder grünem Bindfaden imitieren. *C. Reiter*

Mehr aus Draht

Die Herstellung von Stacheldraht ist einfach.

■ Recht einfach lässt sich eigentlich ein Stacheldrahtzaun für die Modellbahn herstellen, wie er zum Beispiel bei Viehweiden zum Einsatz gelangt. Weitere Möglichkeiten zur Verwendung sind zum Beispiel Stacheldrahtrollen oder Absperrungen im Militärbereich mit S-Draht.

Zur Fertigung von Stacheldraht benötigt man sehr feine Drähte mit einem Durchmesser von zirka 0,2 bis 0,4 mm, wovon man je zwei Drähte miteinander verzwirbelt. Dies kann per Hand oder maschinell erledigt werden, wobei die Verzwirbelung mit der Maschine, idealerweise mit einem Akkuschrauber mit Futter, gleichmäßiger als per Hand abläuft. Wenn diese zwei Drähte so weit fertig sind, werden sie noch einmal mit einem einzelnen Draht verzwirbelt, was nun den Stacheldraht hervorhebt. Als S-Draht sollte man die verzwirbelten Drähte um einen Schraubenzieher (Durchmesser 5 bis 8 mm) wickeln, bevor man ihn einfach abzieht und auf der Anlage oder dem Diorama anbringt.

Als Stacheldrahtzaun empfehle ich Holzpfähle mit einer Höhe von 25 mm, wobei 10 mm im Boden stecken. Die Holzpfähle sind dann im Maßstab 1:87 umgerechnet 1,30 m hoch. Die Löcher sollten einen Durchmesser von 1 bis 1,5 mm haben. Wenn die Pfähle stehen, muss der Stacheldraht nur noch durch die Löcher gezogen werden und eventuell festgeklebt werden.

Es empfiehlt sich, die Drähte zu altern beziehungsweise dem S-Draht mit Grau den Glanz zu nehmen. *Kay Böcker*



Foto: Kay Böcker

Zur Herstellung von S-Draht wird der normale Stacheldraht einfach um einen Schraubenzieher gewickelt.

Klett statt Kleber

Transportlösungen im Maßstab 1:87 mittels eines Klettbandes.



Foto: Friedel Helmich

Die Beladung wird mit dem Klettband so fixiert, dass ein sicherer Transport möglich ist. Trotzdem ist ein Austausch der Wagen möglich.

■ Seit Jahrzehnten absolvieren die meisten fabrikneuen Pkw ihre erste Fahrt auf einem Autotransportwagen der Bahn. Das sollte auch auf meiner Modellbahn in Form eines Autotransportzuges der 60er-Jahre mit Automodellen der Marke Volkswagen seinen Ausdruck finden. Nach längerem Suchen bei einem bekannten Internetauktionshaus hatte ich meinen gewünschten Zug beisammen. Doch wie sollten die Autos im Maßstab 1:87 auf den Autotransportwagen halten, ohne bei der Fahrt zu verrutschen oder herunterzufallen? Für ein einfaches Aufkleben waren mir die mühsam erworbenen und schon zu den Raritäten zählenden VW-Käfer zu wertvoll. Die Lösung war selbstklebendes Klettband (Velcro), das in kleinen Stücken mit der Größe 2,0 x 0,8 cm unter die Autos geklebt wurde. Die gleich großen Gegenstücke fanden problemlos ihren Platz auf der unteren Fahrbahn des Waggons, und auf der oberen Fahrbahn wurde mit dünnem, doppelseitigen Klebeband ein Mittelsteg aus dünner Pappe für die Klettstückchen geschaffen. Ein kurzer Druck genügt und das Auto sitzt fest und transportsicher in seiner Position. *Friedel Helmich*

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Basteln mit Polystyrol: Teil III – Straßenpflaster

Kopfsteinpflasterstraßen sind typische Elemente ab der Epoche I bis hin zur frühen Epoche III. Für deren Nachbildung bieten sich Kunststoffplatten an.

STEINLANDSCHAFT



Gepflasterte Straßen sind ein Merkmal einer vergangenen Epoche und auf Modellbahnanlagen eigentlich ein Muss.



Gerade Straßenplatten benötigen an den Klebekanten zusätzliche Streifen als Unterfütterung, um eine stabile Verklebung zu erzielen.



Die typische Wölbung einer Kopfsteinstraße sollte nicht vergessen werden. Sie erzielt man durch einen Mittelstreifen unter der Fahrbahn.



Der Randstein entsteht aus quadratischem, 3 mm dicken Polystyrol-Vierkantprofil, die feinen Fugen ritzt und feilt man auf drei Seiten regelmäßig ein.



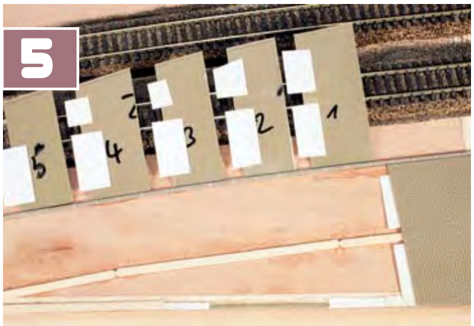
Wer auf seiner Modellbahnanlage eine dörfliche Gegend nachbauen möchte oder seine Modellbahn zur Dampflokzeit angesiedelt hat, der kommt um die Nachbildung von Pflasterstraßen nicht herum, denn Kopfsteinpflasterstraßen sind für viele von uns das Sinnbild der Vorkriegsstraßen.

Bereits die Römer befestigten ihre wichtigsten Straßen quer durch Europa mit Steinen aus Basalt oder Kalk. Doch im Mittelalter verfiel das Straßensystem wieder. Erst mit Beginn der Industrialisierung und der Zunahme des Verkehrs auf der Straße nahm der Pflasterbau wieder zu. Mitte des 19. Jahrhunderts gab es die ersten Richtlinien zur Herstellung von Pflasterstraßen. Gebaut wurde damals ausschließlich mit natürlichen Steinen aus Steinbrüchen, Flüssen oder Feldern. In Gegenden ohne natürliches Vorkommen fertigte man Steine als Ziegel oder Klinker und bereits Ende des 19. Jahrhunderts setzte sich alternativ die Herstellung von Steinen aus Beton durch. Basalt erwies sich jedoch als am besten widerstandsfähig gegen die hohe Belastung durch die Stahlbänder der bereiften Holzräder der Fuhrwerke und die Hufschläge der Pferde.

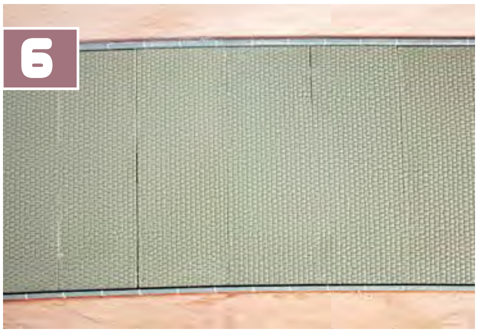
In den maßlos wachsenden Städten im Deutschland des 19. und angehenden 20. Jahrhunderts versah man die zahlreichen neu anzulegenden Stadtstraßen konsequent mit einer Kanalisation, pflasterte die Straßenoberfläche und belegte Gehwege für Fußgänger mit kleinen Steinen oder quadratischen Platten aus Beton. Die zu jener Zeit auch im ländlichen Straßenverkehr eingesetzten ersten Kraftmobile forderten schlaglochfreie und tragfähige Überlandstraßen. Je nach Verkehrsbedeutung begann man, auch diese mit Kopfsteinen zu befestigen, in ländlichen Gegenden oft nur einseitig als so genannten Sommerweg, dessen zweite Fahrbahn weiterhin unbefestigt blieb und mehr als Ausweich bei entgegenkommendem Verkehr gedacht war.



Die Polystyrolplatten von Brawa lassen sich leicht wölben und ergeben eine vorbildgerechte Kopfsteinpflasterstraße aus Basaltsteinen.



In Kurven werden die geraden Kunststoffplatten in Abschnitte unterteilt und an einer Seite je nach Kurvenverlauf leicht verjüngt.



Nach dem Aufkleben der Einzelstreifen ergibt sich ein homogener Straßenverlauf, dessen noch sichtbare Ritzen sich verspachteln lassen.

Mit dem weiteren Verkehrsanstieg wurde selbst nach dem Zweiten Weltkrieg noch mit Basaltsteinen gepflastert. Erst in den 1950er- und 1960er-Jahren löste die Teerstraße die Kopfsteinpflasterstraße nach und nach ab. Heutzutage besitzen in Deutschland noch immer einige, für den normalen



Auch die Flächen von Plätzen benötigen bei Kopfsteinen leichte Wölbungen. Geklebt werden die Platten mit einem kräftigen Haftkleber.



Straßen in Steigungen können Dank der biegsamen Polystyrolplatten dem vorbereiteten gewölbten Untergrund problemlos angepasst werden.



Der zweireihige Schlusssteinstreifen windet sich auch an Straßenbiegungen um die 90-Grad-Kurve. Erst das Einritzen der Fugen ermöglicht das Biegen.



Die Straßenoberflächen zweier Straßen stoßen an einer Kreuzung stumpf aufeinander. Die fehlende Straßenfläche wird gezielt aus Resten angefertigt.

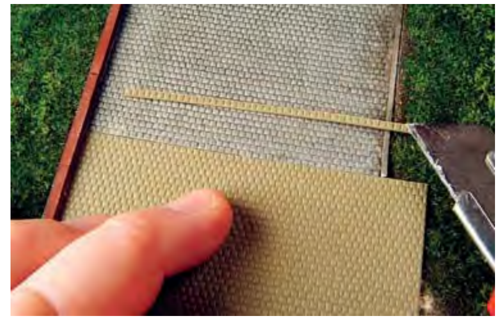
Straßenverkehr eher unbedeutende Straßen ihr altes Kopfsteinpflaster. Mittlerweile gewinnt die Pflasterung wieder zunehmend an Bedeutung, Betonsteine sind dabei die meistverwendeten Pflastersteine, bieten sie doch eine große Vielfalt an Formen und Farben.

Auf der Modellbahn kann man den alten Straßenbelag mit Hilfe verschiedener Kopfsteinnachbildungen auf bedrucktem Papier (Auhagen, Busch, Faller, Vollmer), als Gipsabguss aus Silikonformen (Werkstatt Spörle, Langmesser), mit selbstklebender Prägefolie (Busch, Faller, Heki, Vollmer) oder aus Kunststoffplatten (Polystyrol) von Brawa, Noch oder Kibri ganz individuell wiedergeben. Die Kunststoffplatten haben gegenüber den anderen Materialien den Vorteil, dass der Straßenverlauf auch in Kurven individuell angepasst werden kann, ohne gleich als zusammengestückelt aufzufallen. Besonders gut gelöst hat Auhagen seine gewölbten Pfasterplatten, greifen sie dank der vorhandenen Wölbungen an den Außenkanten ohne Nacharbeit ineinander.

Alte Kopfsteinpflasterstraßen besaßen eine leichte Wölbung, damit bei starkem Regen das Wasser rasch abfließen konnte. Im Modell sollte man diese ebenfalls nachbilden. Besonders wenn die Straße mit Fahrzeugen belebt wird, springt die markante Straßenwölbung sofort ins Auge. Die Wölbung sollte bei einer einspurigen Straße etwa 2 - 3 mm Höhe in H0 aufweisen, bei einer zweispurigen Straße etwa 3- 4 mm.

Die Wölbung entsteht aus einer dünnen Holzleiste, die mit einem Schwing- oder Rundschleifer geformt wird. Alternativ kann man auch Reststreifen einer Polystyrolplatte verwenden, die mit einem Kraftkleber auf den Untergrund geklebt werden. Je nachdem, wie dick die gekaufte Kunststoffplatte ist, empfiehlt es sich, eine Karton- oder besser eine dünne Polystyrolschicht unter das Pflaster zu kleben. Dazu wird ein Kartonstreifen über die Leiste geklebt, über welchen dann später das Straßenpflaster kommt. So erhält der Straßenuntergrund etwas mehr Stabilität. Eine andere Möglichkeit wäre es, die Form der Straße durch Gips oder Holzkitt zu formen. Hier kann das Pflasterstraßenmaterial mit der ganzen Fläche festgeklebt werden und spätere Materialspannung, bedingt durch die Wölbung, besser aufgefangen werden und eventuelles Lösen der Klebefugen vermieden werden. Zumindest sollte aber die Klebekante unterfüttert sein.

Das Kopfsteinpflaster ermöglicht individuelle Oberflächen



Da die Enden der Kopfsteinpflasterplatten die gleiche Steinreihung aufweisen, muss beim Hintereinanderkleben eine Reihe entfernt werden.

Die Straßenbreite ist in der Regel bei einer Fahrbahn 4 m breit, eine doppelspurige Straße weist bis zu 11 m auf. Die Straßenbreite einer kleinen Landstraße kann man dagegen mit Hilfe zweier H0-LKW festlegen. Dazu stellt man sie auf einer Brawa-Kopfsteinpflasterplatte dicht nebeneinander, so daß ein Vorbeifahren der beiden Fahrzeuge so gerade noch denkbar ist. Das ermittelte Maß überträgt man mit Hilfe eines Anschlagwinkels und eines Lineals auf die Rückseite der Kunststoffplatte. Nun schneidet man sie mit einem scharfen Bastelmesser durch mehrmaliges Entlangziehen der Klinge an einem Stahllineal. Möchte man sich die Arbeit etwas erleichtern, kann auch das abzuschneidende Teil nach dem ersten Ritz mit dem Messer wie bei jeder Kunststoffplatte über einer Kante abgebrochen werden. Doch Vorsicht: Wegen der Steinstruktur läßt sich keine saubere Bruchkante erzielen. Das Nacharbeiten mit einer Feile ist unabdingbar und daher bei einem exakten Breitenmaß nicht anzuwenden.

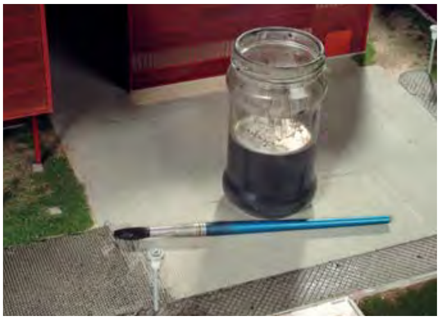
Wesentlich einfacher und präziser im Maß lässt sich die Polystyrolplatte mit einer kleinen Kreissäge schneiden. Das Sägeblatt sollte allerdings feine Zähne besitzen. Die Plattenreste wandern in die Bastelkiste und eignen sich später für kleine Hofauffahrten oder andere mit Kopfsteinpflaster befestigte Stellen.

Werden mehrere Platten hintereinandergeklebt, sollten zuvor die zu verbindenden Kante, festgelegt werden. Dann schneidet man die erste Steinreihe bei einer der beiden aneinanderstoßenden Platten ab, da sonst die stets wechselnde Steinverfugung sichtbar unterbrochen wird.

Die Platten klebt man mit einem wasserfest austrocknenden Holzleim oder mit einem Haftkleber (z. B. Pattex) auf den gewölbten Untergrund. Während des Klebevorgangs müssen allerdings die Platten wegen



In regelmäßigen Abständen sollten Gullydeckel in den Straßenbelag eingearbeitet werden. Messingteile (Woytnik) wirken besonders filigran.



Mit dunkler Plakafarbe färbt man nach einer Grundlackierung der Platten mit mattem Hellgrau die Fugen zwischen den Steinen ein.



Alternativ lassen sich die Fugen mit feinstem Sand verfüllen. Die beim Bau entstandenen sichtbaren Ritzen werden ebenfalls verdeckt.

der Wölbung beschwert werden. Ein eventuell leichtes Vorbiegen der Kunststoffplatten erleichtert das Aufkleben.

Bei der Pflasterung beginnt man mit den in Längsrichtung verlaufenden Rinnsteinen beiderseits der Fahrbahn. In diese werden in regelmäßigen Abständen Regenwassergullys eingelassen. Die Brawa-Kunststoffplatte weist einen Gully auf, feinere werden als Messingätzteile u. a. von Woytnik angeboten.

In Kurven sind Abschnitte aus verschieden breiten Streifen herzustellen. Dabei sollte man beachten, dass die Querfugen möglichst in einer Linie zum Radiusmittelpunkt hin verlaufen. Nach dem Verkleben können eventuell noch vorhandene Spalten mit Nitrospachtel verfülllt und die Fugen nachgraviert werden. Anschließend lackiert man alle Platten mit hellem, matten Grau. Nach dem Trocknen des Lackes beginnt die Alterung der Straße. Mit brauner oder schwarzer Plakafarbe werden die Straßenoberflächen nachbehandelt, um einen realistischen Farbton zu erhalten. Zusätzlich in die Fugen gestreute und mit Mattlack aus der Sprühdose fixierter feiner Sand steigern das vorbildgerechte Aussehen und verdeckt bastelbedingte Ritzen.

Markus Tiedtke



Mit feinem Schmirgelpapier wird die Pflasteroberfläche von Staub und Farbe befreit und eventuell mit Farbe zusätzlich nachbehandelt.



Blick auf den Eingangsbereich einer Fabrik, deren Straße mit Polystyrolplatten von Brawa und die Gehwege mit Kibri-Platten entstanden sind.

Fotos: Markus Tiedtke

Das H0-Modell der Baureihe 181.2 von Roco hat schon ein paar Jahre auf dem Buckel, aber es ist immer noch eine gute Basis für ein High-End-Fahrzeug.

Perfektion in Blau

Teil I



Mit viel Fleiß und Mühe wird aus einem guten Modell ein Super-Fahrzeug. Jörg Chocholatys 181 206 ähnelt ihrem Vorbild sehr.

Zwischen Juli 1974 und April 1975 wurden die Lokomotiven 181 201 bis 225 an die DB abgeliefert. Sie waren als Zweifrequenzmaschinen (15 kV/$16^{2}/_{3}$ Hz sowie 25 kV/50 Hz) für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich vorgesehen. Als Universallokomotiven konstruiert, sollten sie sowohl internationale Reisezüge mit 160 km/h als auch schwere Güterzüge bespannen.

Das Roco-Modell wurde im Neuheitenblatt von 1977 angekündigt. Damals erschienen die blaue 181 201 und die 181 222 in ozeanblau-beiger Farbgebung. Bereits 1986 verschwand das Modell für einige Jahre aus den Katalogen. 1993 tauchte es aufgrund großer Nachfrage, werkseitig stark überarbeitet und verbessert, wieder auf.

Das hier vorgestellte gesuperte Modell der 181 206 entspricht beim Vorbild der offiziellen Museumslok der DB AG, die in der Außenstelle des DB-Museums in Koblenz aufbewahrt wird. Nochmals technisch überarbeitet und inzwischen mit einer Schnitt-



1 Nach dem Zerlegen der Lok bewahrt man die Kleinteile auf. Auch das Dach sollte komplett abgerüstet werden.



3 Die stirnseitigen Sockel werden mittig angekörnt und erhalten eine winzige 0,3-mm-Bohrung.



5 Anhand der Kontur wird ein kleiner Schlitz eingesägt, nachdem zuvor ein kleines Loch für das Sägeblatt entstand.



2 Der angeformte Handgriff und die beiden Spritzwasserdüsen für die Scheibenwaschanlage werden mit einem scharfen kleinen Flachstichel entfernt.



4 Die angeformten Dachösen zum Abheben der insgesamt fünf Lokkastenelemente werden so weit entfernt, dass eine kleine Kontur sichtbar bleibt.



6 Basis für die neuen Halteösen bilden in diesem Fall geätzte Geländerstützen von Saemann, die entsprechend abgewandelt wurden.

stelle versehen, war das Modell bis zuletzt mit vier Reisezugwagen Bestandteil einer attraktiven digitalen Anfangspackung.

Da die Lok quasi vor meiner Haustür, etwa mit dem Eurocity Mozart Paris – Wien, vorbeifuhr, hatte ich schon als Kind einen besonderen Bezug zu dieser Baureihe. Irgendwann im Sommer 2010 bestellte ich ein Modell der 181 206, das laut Roco auch noch das letzte erhältliche in dieser Ausführung war, und nahm mir vor, es nach meinen Ansprüchen zu verbessern.

Zerlegen, Sortieren und Aufbewahren

Am Anfang der Umbau- und Verfeinerungsaktionen steht das komplette Zerlegen des Modells. Schrauben, Muttern und kleine Steckteile wie Isolatoren und Ähnliches sollte man in kleinen Kunststoffboxen lagern, damit nichts verloren geht. Wichtig ist die separate Lagerung der transparenten Teile, etwa in einem kleinen Klarsichtbeutel, um diese vor Kratzern zu schützen.

Damit das Modell neben solchen aus jüngster Fertigung besteht (mein Maßstab war das neue Modell der E 410 von LS-Models) sind einige Verbesserungen am Gehäuse nötig. So sind die angeformten Handgriffe unter dem jeweils in Fahrtrichtung rechten Fenster sowie die massiv angeformten Spritzwasserdüsen der Scheibenwischanlage mit einem scharfen Flachstichel zu entfernen. Das sollte möglichst unter dem Streiflicht einer Arbeitsleuchte erfolgen, um keinesfalls die Grundfläche zu beschädigen.

Die kleinen runden Sockel sollten unbedingt erhalten bleiben. Diese sind auch beim Vorbild vorhanden.

Zum Versäubern und Bearbeiten letzter Reste der Kontur eignen sich kleinste Schmirgellatten, hergestellt aus kleinen Holzleisten, die mit 400er- bis 600er-Schmirgelpapier beklebt sind, dafür eignet sich Kontaktkleber wie Pattex Classic. Herstellerbedingt fällt dieselbe Körnung oft unterschiedlich aus, das ist vor allem bei Baumarktprodukten der Fall. Beim Schleifen sollte auch das unmittelbare Umfeld einbezogen werden, damit später keine Hohlung entsteht. Mit einem Glasfaserstift glättet man abschließend die Oberfläche mit vorsichtigen, kreisenden Bewegungen. Die Kontrolle erfolgt wiederum unter dem harten Streiflicht der Arbeitsleuchte.

Mit einer spitzen Reißnadel markiert man das Zentrum der runden Sockel. Diese erhalten dann eine 0,3-mm-Bohrung.

In Fahrtrichtung rechts über dem Scheinwerfergehäuse wurden bei Roco beiderseits zwei Handgriffe unterschlagen. Der Griff ist halb so lang wie der Durchbruch des Gehäuses und schließt außen bündig mit diesem ab. Zur Unterkante des Gehäuses beträgt der Abstand 10,5 mm. Wie beim oberen Handgriff sind hier zuerst die runden Sockel aus 0,5-mm-Polystyrolprofil zu ergänzen, die nach vorne minimal überstehen und anschließend mittig ebenfalls eine Bohrung erhalten. Die insgesamt vier Handgriffe werden dann aus 0,2-mm-Messingdraht im exakten Abstand vorgebogen. Übrigens: Um derartige Kleinteile für die Spritzlackie-



7 Die Bleche werden einfach von oben in die Schlitze geschoben. Das Tiefenmaß einer Schieblehre dient zur Kontrolle der einheitlichen Höhe zur Dachfläche. Das Fixieren erfolgt mit etwas Sekundenkleber an der Gehäuseinnenseite.



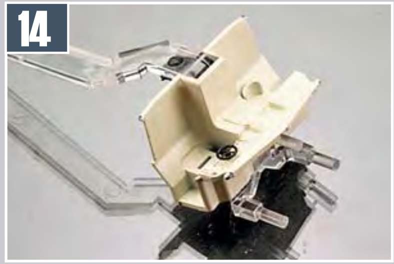
8 Nach entsprechenden Abdeckarbeiten wird die Stirnseite im selbst angemischten Blauton lackiert.



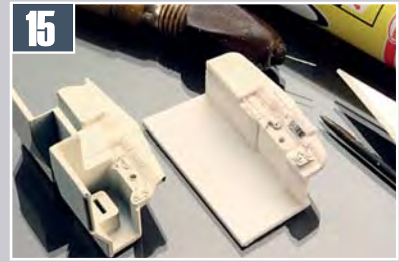
9 Beim Signalhorn auf dem Dach wird der Bereich des vorderen Trichters mittig aufgebohrt beziehungsweise gefräst.



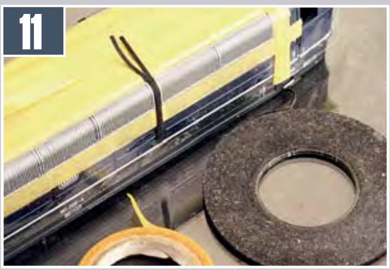
10 Die Gehäuseinnenseite erhält im Bereich beider Führerstände eine Spritzlackierung in hellem Graubeige. Zum Schutz vor Farbnebel sind die Außenseite und die Kanten der Fensterausschnitte zuvor sauber abzukleben.



14 Der Originaleinsatz endet bereits vor der Führerstandstür. Er wurde zudem um die recht wuchtigen Lichtleiter herum gebaut.



15 Die unbefriedigende Roco-Lösung des Führerstandes erforderte einen kompletten Neubau des Lokführer-Arbeitsplatzes.



11 Nach entsprechenden Abdeckarbeiten erhalten die Lüftergitter eine Spritzlackierung in einem hellen Grauton. Anschließend wird das gesamte Gehäuse farblich überarbeitet.



12 Die grau gespritzten Lüfter imitieren weit mehr das im Betrieb befindliche Vorbild als die silberfarbene Werkslackierung.



13 Der Führerstandseinsatz soll etwas geräumiger nachgebildet werden. Dazu wird der Zinkdruckgussrahmen beiderseits um sechs Millimeter gekürzt.

rung zu fixieren, eignet sich so genannter Typenreiniger, eine knetgummiartige, blassgrüne Masse, die zum Andrücken (Reinigen) vor allem von Tiefziehwerkzeugen verwendet wird. Erhältlich ist dieser Typenreiniger in entsprechenden Fachgeschäften für Werkzeug- und Goldschmiedebedarf, speziell für den Schmuckbereich, etwa bei der Firma Werkzeug-Fischer in Pforzheim.

Wer möchte, kann die Dachösen der insgesamt fünf Gehäuseelemente durch etwas abgewandelte Ätzteile für Geländerpfosten von Saemann, Artikelnummer 3091, ersetzen. Dazu werden die angeformten Kunststoffstummel soweit abgetrennt, dass die letzte Kontur gerade noch sichtbar bleibt. Anhand dieser Abmessungen werden dann mit dem dünnsten Metallsägeblatt entsprechend lange Schlitze eingesägt. Zum Einfädeln des Sägeblattes sind zuvor 0,3- bis 0,4-mm-Löcher einzuarbeiten. Von den Geländerstützen wird eigentlich nur ein vier Millimeter langes Stück benötigt, das bereits ein durchgeätztes Loch enthält. Das Loch wird mit einem 0,4-mm-Bohrer erweitert. Anschließend wird der obere Bereich abgetrennt und mittels Schmirgellatte halbrund gefeilt. Die entsprechende Länge kann man mit einem spitzen Stechzirkel und einer eingeritzten Linie markieren. Vor der Montage erhalten die Teile eine Spritzlackierung zunächst mit Weinert-Metallhaftgrund, anschließend mit dem Blauton des Gehäuses. Den Farbton hatte ich aus Humbrol Nr. 15 und Revell 350 (Lufthansablau), gebrochen mit etwas Schwarz, angemischt. Im selben Farbton werden übrigens auch die Frontseiten partiell beilackiert, der DB-Keks muss zuvor mit Maskol exakt abgedeckt werden.

Nach der Farbgebung werden die kleinen Lochbleche in die Schlitze geschoben (zur Kontrolle der einheitlichen Höhe zur Dachfläche dient das Tiefenmaß einer Schieblehre) Zum Fixieren genügt etwas dünnflüssiger Sekundenkleber, der mittels einer Drahtspitze von der Gehäuseinnenseite an die entsprechende Stelle geträufelt wird. Bei beiden Signalhörnern auf dem Dach wird der Bereich des vorderen Trichters als Öffnung aufgebohrt.

Farbgebung des Lokkastens

Die Gehäuseinnenseite erhält im Bereich der beiden Führerstände eine Spritzlackierung in einem hellen Graubeige. Dazu ist es wichtig, sämtliche Durchbrüche von außen abzukleben, ebenso die Kanten der Fensterausschnitte und am besten auch die ganze Gehäuseaußenseite. Das ist deshalb von Belang, da durch den Druckluftstrahl der Spritzpistole Verwirbelungen entstehen, die sich als helle Verfärbungen um die Öffnungen an der Gehäuseaußenseite abzeichnen.

Vom metallischen Silberglanz der Lüftergitter ist im realen Betrieb nach einiger Zeit nur mehr ein stumpfer Grauton übrig. Nach entsprechenden Abdeckarbeiten erhalten die Lüfter eine Spritzlackierung in einem helleren Grauton. Anschließend wird das gesamte Gehäuse komplett farblich überarbeitet.

Geräumiger Führerstand

Dank meines Bekannten und Modellbaukollegen Ralf Steinhagen, der hauptberuflich als Lokführer tätig ist, war es möglich, eine in Karlsruhe abgestellte 181 im Inneren zu fotografieren. So entstanden Aufnahmen vom Maschinenraum, dem Führerstand, aber auch viele Außenaufnahmen spezieller Details, die auf den sonst erhältlichen Abbildungen meist schwer erkennbar sind. Auch unterscheiden sich die baugleichen Loks in kleinen Details.

Der Führerstand reicht beim Vorbild bis zur ersten Gummidichtung des anschließenden Kastenelements. Beim Roco-Modell endet dieser bereits vor der Einstiegstür. Zudem ist kein freier Durchblick möglich, da der gesamte Einsatz quasi um den wuchtigen Lichtleiter, vor allem um das dritte Spitzenlicht, herum gebaut wurde. Vom Originaleinsatz werden nur der runde Notsitz für den Beifahrer und die insgesamt vier Bremsventile heraus getrennt. Der Sitz war beim Vorbild wie ein typischer 70er-Jahre-Barhocker gestaltet und nur lose aufgestellt, nicht mit dem Boden verschraubt.

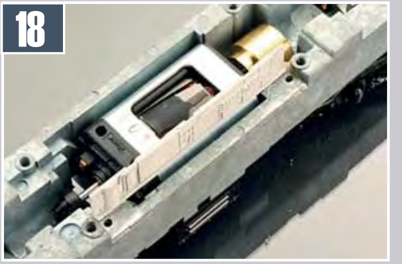
Das Fahrpult entsteht komplett neu. Sämtliche Bedientasten und Schalter lassen sich aus dünnem Polystyrol nachbauen. Die Höhe des Fußbodens entspricht dem Originaleinsatz. Allerdings wird die Rückwand



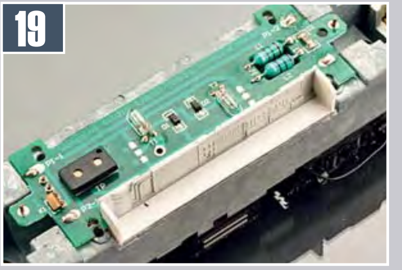
Der fertig kolorierte Einsatz: Die Tür zum Maschinenraum verfügt beim Vorbild ebenfalls über ein rundes Fenster.



Die untere Kante rückt dichter an die Rundung des Motorgehäuses, wenn sie entsprechend schräg zurechtgeschabt wird.



Wirkt wesentlich geräumiger: Der verbreiterte Gangbereich ermöglicht ein realistischeres Bild des Maschinenraums.



Die Platine wandert auf dieselbe Seite, wobei auf der Seite der Trennwand ein zwei mm breiter Streifen bis zur Leiterbahn für den Schleifkontakt abgetrennt wird. Vor der Platine entsteht eine Abdeckung aus Polystyrol.

um vier Millimeter nach hinten versetzt. Mehr Platz ist freilich nicht vorhanden, da die Rückwand sonst mit dem Schneckenlager kollidiert und das Ausschwenken des Drehgestells behindert. An der Rückwand wird die Tür nur angeritzt. Typisch ist das runde Bullaugenfenster. Nachdem der Fahrersitz gebastelt wurde, erfolgt die Farbgebung mit Spritzpistole und Pinsel. Um die Einsätze exakt in Position zu halten, werden unterhalb der Frontfenster und im unteren Dachbereich jeweils vier kleine, 1x1-mm-starke Polystyrolstücke verklebt. Die Einsätze lassen sich dann einfach einklipsen und halten durch die Eigenspannung zwischen Rückwand und der Unterseite des Fahrpults.

Der einseitig angeordnete Laufgang durch den Maschinenraum wird durch eine Trennwand abgedeckt, die unter anderem mit Sicherungs- und Schaltkästen bedruckt ist. Um diesen Einsatz vier Millimeter weiter nach innen zu versetzen, wird im Anschluss an die vorhandenen Stecklöcher für die Kunststoffwand noch etwas Material z. B. mit Uhu-Acrylit aufgefüttert, in Form gefeilt und mit einer entsprechenden Bohrung versehen. Die untere Kante rückt entsprechend dichter an die Rundung des Motorgehäuses, wenn sie entsprechend schräg zurechtgefeilt beziehungsweise -geschabt wird.

Die Platine wird ebenfalls versetzt. Dazu sind die Löcher mit einer Nadelfeile zu einem Langloch aufzufeilen. Zusätzlicher Platz entsteht, wenn auf der Seite der Trennwand ein zwei Millimeter breiter Streifen bis zur Leiterbahn für den Schleifkontakt abgetrennt wird.

Das Modell wird übrigens nachträglich mit einem ESU-Lokpilot ausgestattet. Anstelle der ausgebauten Lichtleiter werden warmweiße und rote SMD-Leuchtdioden herangezogen. Der Pufferträger und das Dach werden verfeinert. Doch dazu mehr im zweiten Teil. *Jörg Chocholaty*



Kurz hinter der Grenze übernimmt wieder ein deutscher Lokführer den Platz auf dem Führerstand der 181 206.

Fotos: Chocholaty

Märklin hat den legendären „Rheingold“ in Blechbauweise als einmalige Sonderserie in der Baugröße H0 nochmals aufgelegt.

Edles in Blau-Beige



Das H0-Wagenset „Rheingold“ besteht insgesamt aus vier Salonwagen und zwei Gepäckwagen. Die Modelle zeichnen sich durch ein edles Erscheinungsbild aus. Wer den Zug nicht im Anlagenbetrieb einsetzen möchte, sondern lieber in die Vitrine stellt, kann die Wagen nachträglich tiefer legen.

Feines Spielzeug begründete einst den Aufstieg der Marke Märklin, darunter Lokomotiven, Wagen und passendes Zubehör aus bedrucktem Blech. Vieles wurde später zu begehrten Sammlerstücken. In dieser Tradition steht auch das aktuell als Einmalserie angebotene, sechsteilige Schnellzugwagenset „Rheingold“ in H0. Bereits im Jahr 1988 hatte es ein gleichnamiges, fünfteiliges Wagenset gegeben, ebenfalls aus Blech gefertigt. Es zeigte die Vorbildversion der DRG von 1932. Später, 1998 und 2003, folgten Zugpackungen zum Thema „Rheingold“, die neben Wagen aus edlem, blau-beigem Blech auch eine passende Dampflok enthielten. Das 2011 produzierte Set hat die Version der frühen 1930er Jahre zum Vorbild und besticht durch eine detailreiche Gestaltung. In den vier Salonwagen (zweimal 1. und zweimal 2. Klasse, jeweils mit und ohne Küche) leuchtet an jedem Tisch ein LED-Lämpchen, am Gepäckwagen mit Schleifer auch das rote Schlusslicht. Beide Gepäckwagen werden im Inneren von LED-Leuchten erhellt. Ihre beweglichen Schiebetüren geben den Blick auf Gepäckstücke frei. So lassen sich auf der Anlage mit Hilfe passender Figuren lebendige Szenen gestalten. Wer seine Wagen lieber in die Vitrine stellt, kann sie zugunsten einer noch schöneren Optik tiefer legen. Dabei wird jeweils der Sprengring am Drehgestell abgezogen und das Drehgestell entfernt. Danach lässt sich die Distanzscheibe entnehmen. Beim erneuten Zusammenbau kommt zuerst das Drehgestell an seinen Platz, anschließend die Distanzscheibe und danach der Sprengring. Das Anbringen der stromführenden Spezialkupplung für die Beleuchtung erfordert etwas Geduld, selbst wenn man sich dabei der beiliegenden Kupplungshilfe bedient. Sobald die Verbindungen eingerastet sind, kann der Zug auf die Anlage rollen, wo er auch hinsollte, denn nur für die Vitrine ist das Schmuckstück eigentlich zu schade. Selbst Freunde jüngerer Epochen könnten mal über ihren Schatten springen und die Wagen als „Museumszug“, vielleicht von einer 103 gezogen, über die Gleise schicken, Jedenfalls ist mit dem „Rheingold“ viel Spielgenuss angesagt.

Klaus Eckert



Fotos: Klaus Eckert

An jedem Tisch leuchtet ein LED-Lämpchen. An den Außenwänden zeigen sich die vorbildgetreuen Anschriften als sauberes Druckbild.



Am Gepäckwagen mit Schleifer brennt das rote LED-Schlusslicht. Auch innen ist es hell.

AUF EINEN BLICK

PRO *Gestaltung; Beleuchtung; Reservekupplung*

KONTRA *Nur einmalige Serie; Kupplungsmontage*

PREIS *429,95 Euro (UVP)*

URTEILE

Mit einem großen ICE 2-Digital-Startset erleichtert Fleischmann den an der modernen Bahn interessierten Neueinsteigern der Spur N die Kaufentscheidung.

Traumstart

Startsets sind so eine Sache. Meist sind sie hochsubventioniert, locken den Neukunden mit einem guten Preis, aber der Inhalt sind oftmals olle Kamellen oder vereinfachte Fahrzeuge. Wer nun über einen Einstieg in die Spur N nachdenkt und in die Vollen gehen möchte, für den hat Fleischmann das Passende: Einen kompletten, aktuellen ICE 2, achtteilig und das zudem in digitaler Ausführung. Damit der Zug auch rollen kann, liegen dem Startset noch ein großer Gleiskreis mit Überholgleis und zwei Bogenweichen bei.

Das ICE-Modell ist hervorragend gestaltet, die Proportionen sind stimmig, die Gravuren zeigen zahlreiche Strukturen. Fleischmann-typisch sind sowohl die Lackierung und die Bedruckung auf allerhöchstem Niveau. Die einzelnen Wagen verfügen über eine Inneneinrichtung. Für den digitalen Einstieg liegt die bewährte und gleichermaßen vielseitige wie handliche drahtlose Multimaus bei.



Foto: Rainer Albrecht

So lässt sich das Hobby Modelleisenbahn auf hohem Niveau beginnen: Mit einem beeindruckenden Zug und modernster Technik.

An dem Startset zu bekritteln wäre lediglich die Wahl der beigelegten Kurvenradien, ein Kritikpunkt, der auch Startsets vieler anderer Hersteller treffen würde. Warum liegen Startsets meist zu kleine Radien bei? Gerade in Spur N wäre dies doch nicht nötig. Ein ICE, der sich durch die kleinsten Radien zwängt, sieht einfach nicht gut aus. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gutes Modell; prima Fahreigenschaften; bewährte Digitalzentrale*

KONTRA *Zu kleine Kurvenradien*

PREIS *689 Euro (UVP)*

URTEILE

Neu von Liliput sind die 144.5 in Epoche IV sowie die passenden Eilzugwagen des ehemaligen Karwendelexpresses.

Zweitverwertung



Foto: Rainer Albrecht

Mit den passenden Eilzugwagen ergibt sich eine Eilzugarnitur, wie sie Ende der 1970er-Jahre unterwegs war.

Für die Freunde der Epoche IV bringt Liliput unter der Artikelnummer L132543 ein Modell der Baureihe 144.5 auf den Markt. Für die steigungsreiche Strecke von Freilassing nach Berchtesgaden stellte die DRG acht Lokomotiven der Baureihe E 44.5 in Dienst. Die Loks beförderten bis zur Ausmusterung im Jahr 1983 auch hochwertige Reisezüge und standen auch für Schneeräumdienste zur Verfügung. Erhalten ist die E 44 502 als Exponat in der Lokwelt Freilassing. Die E 44 507 steht als Leihgabe beim Thüringer Eisenbahnverein e. V. im ehemaligen Bw Weimar. Die E 44 508 befindet sich seit 2008 ebenfalls in der Lokwelt Freilassing. Passend zur Lok erscheinen, ebenfalls in Epoche IV, passende Eilzugwagen, die ursprünglich (in hellblau/dunkelblauer Lackierung) im Karwendelexpress Verwendung fanden. Die abgebildeten Waggons sind unter den Artikelnummern L334557 (Packwagen) und L334539 (Sitzwagen) erhältlich. Wie die Zugmaschine sind auch diese Fahrzeuge lupenrein lackiert und beschriftet und ergeben mit der E-Lok eine stimmige Garnitur. Trotz des durchgefärbten Kunststoffs sind die Gehäuse noch extra lackiert. Leider fehlt bei der Lok an der Front die für Epoche IV typische gelbe Steckdose, was aber den guten Gesamteindruck kaum schmälert. Außerdem wurden bei der E 44.5 gelbe LED zur Dreilicht-Spitzenbeleuchtung verbaut. *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Authentischer Gesamteindruck; freistehende feine Griffstangen; lupenreine Bedruckung und Beschriftung*

KONTRA *Fehlende Steckdose an der Front; gelbes Spitzenlicht*

PREIS *159,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Nicht nur im Original steht die verkehrsrote Lackierung dem ehemaligen IC-Wagen sehr gut.

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Lackierung; korrekter Längenmaßstab; Detaillierung; mehrfarbige und exakte Inneneinrichtung*

KONTRA –

PREIS *58,50 Euro (UVP)*

URTEILE

Nun ist auch der Snack-Point-Wagen der DB Regio AG im Modell vom italienischen Hersteller A.C.M.E. erhältlich.

Regio-Intercity

Wer einen nahverkehrsroten ehemaligen IC-Wagen sieht, denkt unmittelbar an die Verkehre auf der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt. Die RE-Züge auf dieser Verbindung werden seit der Eröffnung der Neubaustrecke mit ehemaligen IC-Wagen im Lackierungsschema der DB Regio gefahren. Die Fahrzeuge entsprechen im Innenraum den IC-Wagen des Fernverkehrs. Was jedoch größtenteils unbekannt ist, ist, dass auch in Mecklenburg-Vorpommern IC-Großraumwagen kurzzeitig im Nahverkehr liefen. Das Modell von A.C.M.E. gehört zu diesen Wagen. A.C.M.E. hat seit einigen Jahren die IC-Wagen der Bauart Bvmz im Programm und ergänzt sein Sortiment nun mit der Ausführung eines Regio-Wagens mit Snack-Point-Abteil. Diese Fahrzeuge ersetzten in der letzten Phase des Interregio die dortigen Bistro-Café-Wagen, die wiederum im IC-Verkehr die Vollspeisewagen ablösten. Das maßstäbliche Modell ist fein detailliert, sauber und korrekt bedruckt. Es entspricht der Zeit um die Jahrtausendwende, als die Regio-Fahrzeuge noch nicht durch Klebebuchstaben (Regio DB) gekennzeichnet waren. Neben der exakten, mehrfarbig lackierten Inneneinrichtung sind die geätzten Trittstufen, vorbildliche Zugschlussleuchten und der reichhaltig bestückte Unterboden zu erwähnen. Die Umsetzung entspricht höchsten Ansprüchen und ist für 1:87 geradezu perfekt. Selbst die Halterungen für die kleinen Zuglaufschildhalter in den Türen sind maßstäblich nachgebildet. Aufgrund der Länge des Fahrzeugs kann es in Kurven allerdings eng werden. *Korbinian Fleischer*

„Mal etwas anderes", dachte sich Tillig und bringt ein RIV-Wagenset der DB und DR in TT.

Grenzüberschreitend

AUF EINEN BLICK

PRO *Zu öffnende Schiebetüren; bewegliche Achslagerung; farbliche Gestaltung mit Ausbesserungen; Bedruckung*

KONTRA *Preis*

PREIS *93,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Das Set enthält zwei verschiedene Gbs der Deutschen Reichsbahn und einen Ibbhs der Deutschen Bundesbahn.

„Regolamento Internationale Veicoli", abgekürzt RIV, kennzeichnet seit 1922 die für den internationalen Frachtverkehr einsetzbaren Güterwagen der europäischen Bahnverwaltungen, welche zu diesem Zweck den Vorgaben des RIV-Abkommens entsprechen müssen. Die Sebnitzer TT-Spezialisten von Tillig haben ein Set aus drei solchen Güterwagen herausgebracht, in dem zwei gedeckte Güterwagen der Gattungen Gbs 1518 und Gbs 1555 der Reichsbahn sowie ein Kühlwagen Ibbhs 396 der Bundesbahn enthalten sind. Die mit einer Lupe lesbaren Untersuchungsdaten um 1985 verdeutlichen, dass alle Modelle des Sets in Epoche IV angesiedelt sind. Sowohl die Wagenkästen als auch die Rahmen unterscheiden sich voneinander. Allen Wagen gemein sind unter anderen die zu öffnenden Schiebetüren und die bewegliche Aufhängung beider Achsen. Damit laufen die Modelle sicher auch über unsauber verlegte Gleisanlagen. Einige Teile wie Tritte, Lüfter oder Griffstangen sind einzeln angesetzt. Besonders gefällig sind die nachempfundenen farblichen Ausbesserungen eines Wagens, die allerdings auf beiden Seiten identisch sind. Der Packung liegen jeweils nachrüstbare Kuppelhaken und Luftschläuche bei. Selbstverständlich verfügen die Modelle über eine Kurzkupplung. Fazit: Für einen nicht gerade günstigen Preis erhält der TT-Bahner drei hochwertige Güterwagen in einem gut abgestimmten Set. *Olaf Haensch*



Der neue Tender 2'2'T28 punktet mit fein gestalteter Detaillierung, einem ruhigen Lauf und hoher Zugkraft.

Auf die BR 58^{30} mit Neubautender 2'2'T28 haben viele gewartet. Nun ist auch diese Variante des beliebten Gützold-Modells erhältlich.

Neubautender

Mit dem 2'2'T28 war im Dampflok-Neubauprogramm der Deutschen Reichsbahn ein neu konstruierter Kohletender entstanden. Vorrangig wurde er für die Baureihen 23^{10} und 50^{40} benötigt und nur ein Teil der rekonstruierten preußischen G 12 konnte mit ihm ausgestattet werden. Die neue Baureihe 58^{30} kam daher mit mindestens vier verschiedenen Tenderbauarten zum Einsatz. War der 2008 mit der damaligen Gützold-Neuerscheinung 58^{30} im Maßstab 1:87 ausgelieferte Einheitstender 2'2'T34 eher untypisch für die Baureihe, so steht die Lokomotive inzwischen auch mit dem Neubautender beim Händler. Vorbild der Variante ist 58 3040-1 des Bw Gera um 1975 – dementsprechend mit EDV-Beschilderung. Die Gestaltung des Modells ist Gützold-typisch auf sehr hohem Niveau, ebenso die Bedruckung. Die Antriebstechnik entspricht dem Ursprungsmodell. Erfreulicherweise hat man die freistehenden und leicht beweglichen Drehgestellblenden beibehalten. In Rückwärtsfahrt zeigt die Lok ein sehr zufriedenstellendes Anfahrverhalten: Bei 1,7 Volt leuchten die warmweißen LED im Tender auf, das Fahrzeug setzt sich mit umgerechnet nur 0,5 km/h in Bewegung und verharrt in dieser Geschwindigkeit. Mit dem Kamin voran bewegt sich das Testmodell erst bei etwa 2,8 Volt, dann aber gleich mit 11,5 km/h. *Olaf Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Detaillierung und Bedruckung; Zugkraft; bewegliche Drehgestelle; Beleuchtung; Tender leicht zu öffnen*

KONTRA *Vorwärts zu hohe Anfahrgeschwindigkeit*

PREIS *384 Euro (UVP)*

URTEILE

BLITZ-LICHT

▶Re 4/4 II 11239 in N von Fleischmann



Die Baureihe Re 4/4 II ist einer der Schweizer E-Lok-Klassiker und längst ebenso Klassiker im Fleischmann-N-Sortiment. Jüngste Variante ist Re 4/4 II 11239. Es ist die einzige Maschine dieser Baureihe, die ein Gemeindewappen trägt, das sie von Ae 6/6 11483 übernahm. Ihre Patengemeinde ist Porrentruy. Das Modell zeigt eine ansprechende Detaillierung, die vor allem bei den Drehgestellblenden zu überzeugen weiß. Lackierung und Bedruckung sind makellos. Die Fahreigenschaften, besonders das Langsamfahrverhalten sind überzeugend und die Zugkraft reicht für vorbildgerechte Züge.
Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; sehr gute Lackier- und Bedruckung*

KONTRA *Eingefahrene Stromabnehmer wirken unrealistisch; hoher Preis*

PREIS *199 Euro (UVP)*

URTEILE



Komplett aus Kunststoff, mit vielen sehr feinen Details, ist die neue kleine Betriebsfeuerwehr.

Die Floriansbrüder bekommen von Auhagen eine neue Betriebsfeuerwehr in H0.

Einsatzbereit

Ein Schulungsraum, Sanitäreinrichtungen und Räume für Geräte und Mannschaftausrüstung sind für eine Feuerwehr unverzichtbar. Dem trägt Auhagen mit dem neuen Bausatz einer Betriebsfeuerwehr in H0 (Artikelnummer 11426) Rechnung und hat ihn entsprechend umgesetzt. Die Klinkersäulen greifen verzahnt ineinander, ebenso die Giebelverblendungen, so dass Übergänge nicht sichtbar sind. Trennwände und das bekannte Baukastensystem lassen dem kreativen Modellbauer auch die Möglichkeit zur individuellen Erweiterung oder zu Modifikationen. Die Stellplätze eignen sich dem Zweck als innerbetriebliche Einrichtung entsprechend nur für kleine Einsatzfahrzeuge. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere, passgenaue Teile; innovativ veränderbar*

KONTRA *Zu kleine Tore; Preis*

PREIS *39,90 Euro*

URTEILE

Holzkarren in Spur 0 von Busch

Transporthilfe

Ganz wie beim Vorbild dieses Holzwagens bestehen die meisten Teile des Modellbausatzes aus Holz.

AUF EINEN BLICK

PRO *Passgenauer, leicht und schnell zu bauender Bausatz*

KONTRA *Bereifung fehlt leider*

PREIS *19,90 Euro*

URTEILE

Sie sind passgenau aus bereits eingefärbtem Material unterschiedlicher Dicke ausgelasert. Die einzelnen Teile werden mit wenig Kleber fixiert. Eine bebilderte Bauanleitung führt auch den ungeübten Bastler zu einem gelungenen Holzkarren. Die Achsen und eine Schraube aus Metall sowie der Griff aus Kunststoff vervollständigen den Bausatz. Zwei Milchkannen sind als Zugabe enthalten. Die Bauzeit beträgt ohne Trocknung weniger als zwanzig Minuten. Ein wenig Genauigkeit sollte man beim Aufziehen der Räder auf die Achsen walten lassen und während der anschließenden Trockenzeit des Klebers den Rundlauf und das Taumeln nachjustieren. *Rainer Albrecht*



Sehr realistisch wirkt das fertige Modell.



Die Teile sind übersichtlich angeordnet und sauber gelasert. Die feinen Stege lassen ein gutes Heraustrennen zu.



Der verschiebbare Sockel sollte den USB-Anschluss verdecken.

Austromodell schafft Informationen in die Modellwelt

Hingucker

Austromodell informiert per 27 x 27 Millimeter großem Farbdisplay die Modellbahnbevölkerung. Einige vorkonfigurierte Anzeigenmodi werden bereits mitgeliefert, individuelle Grafiken oder Schrift sind per Computer und USB-Schnittstelle aufspielbar. Das Display kann auch in Wände eingebaut werden. Die Stromversorgung von 5 Volt erfolgt über ein Akku-/Batteriepack beziehungsweise ein extra erhältliches Modul, welches direkt vom Trafo oder Gleis gespeist wird. Alle Komponenten sind einzeln oder in Kombination von Austromodell, D. Maryschka, Traungasse 1/32, A-1030 Wien (www.austromodell.at) lieferbar. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Individuelle Anzeigen; auch einzelne Teile erhältlich*

KONTRA *Displayauflösung könnte noch verbessert werden*

PREIS *69/43 Euro (Fertigmodell/Bausatz)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Um den fertigen Abtrieb von unten einzuschieben, ist ein passender Ausschnitt in das Lokgehäuse einzuarbeiten.





Nur wenige Teile sind zur Komplettierung notwendig. Der fertige Nebenabtrieb bleibt am besten bis zur Trocknung der Lackierung am Spritzling (Abbildung rechts).

Mit dem Nebenabtrieb aus der Modellbahnmanufaktur Crottendorf entsteht die Baureihe 110.9 der Deutschen Reichsbahn in H0.

Geteilte Leistung

Bei der Modellbahnmanufaktur Crottendorf ist unter der Nummer 670061 ein Messingbausatz eines Nebenabtriebs der 110.9 der DR erhältlich. Zehn V 100 erhielten für den Antrieb von Grabenräumeinheiten und Schneefräsen einen derartigen Nebenabtrieb und wurden ab 1981 zur Baureihe 110.9. Der Zusammenbau ist einfach und beschränkt sich auf das Verputzen der Teile, das Zusammenkleben und das Lackieren. Der kleinen Bauanleitung liegt auch eine Skizze für den Ausschnitt im Lokgehäuse bei. Die vorbildgerechten Griffstangen und die Beschriftung sind selbst anzufertigen. Bald wird es den Bausatz unter der Nummer 900051 zum selben Preis auch für TT-Modelle geben.

Rainer Albrecht

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfach zu montieren; präziser Messing-Feinguss; interessantes Vorbild*

KONTRA *Griffstangen leider nicht im Lieferumfang*

PREIS *24,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Sinnvoller Materialmix: Das Lokgehäuse besteht aus Metall, ebenso die Trittstufen. Die Griffstangen sind aus Kunststoff.

Einheits-Stromerin aus Ulm

ESU liefert nach nur wenigen Monaten seine zweite Modellneuheit aus - die DB AG-Elektrolokomotive der Baureihe 151 im Maßstab 1:87.

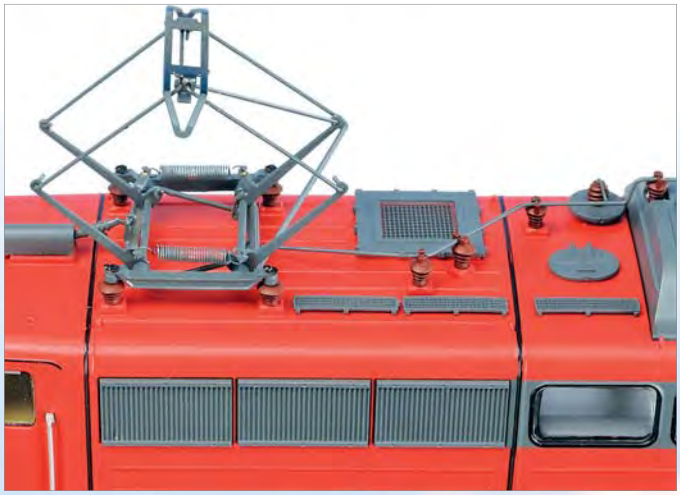
Beinahe zeitgleich mit dem Verkaufsstart von ESUs erstem Fahrzeugmodell, der Baureihe 215, präsentierten die Elektronikspezialisten aus Ulm auf der Spielwarenmesse 2011 ihre nächste Idee. Zu sehen war ein Prototyp der Baureihe 151. Die Erwartungen nach der multifunktionalen 215 waren nicht gerade gering und es stellte sich die Frage, ob ESU wohl auch mit einer Elektrolokomotive zu überzeugen vermag, denn bei ihr wummert weder der Motor noch strömen Abgase aus dem Auspuff. Betrug die Zeit zwischen Vorstellung und Auslieferung bei der 215 noch etwa ein Jahr, dauerte es bei der zweiten Lok-Neuheit nur die halbe Zeit, bis das Testmodell eintraf.

Wie von der 215 bereits gewohnt, wird das Modell mit Hilfe des mitgelieferten Inbusschlüssels von einem Kunststoffträger gelöst, mit dem es transportsicher verschraubt ist. Weiterhin liegen einige Beutel mit Zurüstteilen für die Pufferträger, H0-Standardkupplungen, Ersatzteilen, Ersatz-Haftreifen sowie zwei haftreifenlosen Achsen bei. Letztere lassen sich gegen die beiden haftreifenbe-



stückten Lokachsen tauschen. Der ebenfalls beigefügte Mittelschleifer verrät den weiten Einsatzbereich des Modells: Es lässt sich sowohl mit Gleichstrom als auch mit Wechselstrom betreiben, jeweils digital und analog. Im Analogbetrieb hält das Modell bei 8,5 Volt (Gleichstrom) respektive 10,3 Volt (Wechselstrom) eine recht ungleichmäßige Minimalgeschwindigkeit von 7,6 beziehungsweise 1,9 km/h. Motorgeräusch und fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht schalten sich bereits vorher zu. Auf die zahlreichen übrigen Funktionen muss man dabei verzichten, daher stellt der Analogbetrieb nur eine Notlösung dar. Die Höchstgeschwindigkeit bei Nennspannung ist dabei 110 beziehungsweise 136 km/h.

Im digitalen Einsatz läuft die 151 mit ihren zwei Schwungmassen und einem Energiespeicher dagegen zur Höchstform auf. Der Sound des nach unten gerichteten Lautsprechers ist



Die filigranen, einzeln angesetzten Details auf den Wartungshauben bestehen zum Teil aus fein geätztem Metall.

Hohe Funktionalität und großer Detailreichtum

klar und realistisch. Der jeweils hintere Stromabnehmer hebt und senkt sich auf Tastendruck und wippt bei Erreichen der höchsten Stellung leicht nach, anschließend blitzt es im Maschinenraum kurz blau auf, eindrucksvoll durch Geräusche untermalt. In Fahrstufe 1 fährt die Lok mit 1,5 km/h an, erneut blitzt es im Maschinenraum. Bei höherer Fahrt oder nach einiger Stehzeit schalten sich gelegentlich Lüfter zu. Diese lassen sich auch einzeln per Tastendruck aktivieren, ebenso wie das Signalhorn, eine Bahnsteigansage, ein Abfahrtspfiff, der Luftablass oder der Luftpresser. Unter den 21 Digitalfunktionen findet sich auch die zum Teil fahrtrichtungsabhängige Führerstands-, Führerpults-, Maschinenraum- und Rangierbeleuchtung. Ein Gleisbogen- und Weichensensor löst bei langsamer Durchfahrt das markante Spurkranzschleifgeräusch, das jedem Eisenbahnfreund vertraut ist, aus. Doch das ist noch nicht alles: Bei



Nicht nur das Ulmer Münster, sondern auch die neue 151 von ESU ist mit ihrer Detail- und Funktionsfülle ein echtes Schmuckstück.

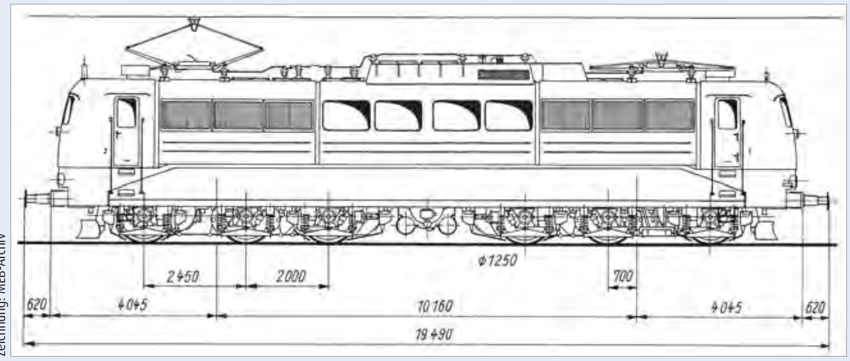


Fotos: Rainer Albrecht

Fast scheint es, als wären auch die Scheibenwischer funktional. Die Bedruckung ist, von Kleinigkeiten abgesehen, sehr sauber.

Mess- und Datenblatt

Baureihe 151 der DB AG in H0 von ESU



Zeichnung: MEB-Archiv

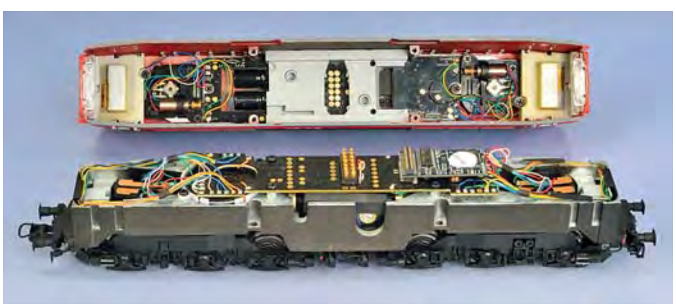
Steckbrief

Hersteller: ESU
Bezeichnung: 151 084-1 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2011
Epoche: V
Katalognummer: 31032
Im Handel ab: Oktober 2011
Andere Ausführungen: Epoche IV, grün
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 626 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: NEM-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 389 Euro (UVP)

Fahrwerte ohne Last	Fs	V (km/h)
Anfahren/Kriechen	1	1,5
Höchstgeschwindigkeit	28	119,9
v_{max} Vorbild	–	120

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19490	224,0	223,6
Drehgestellachsstand	4450	51,1	51,4
Raddurchmesser	1250	14,4	14,4
Drehzapfenabstand	10160	116,8	116,7
Achsstand	13660	157,0	156,9

Das Modellinnere ist voll von Elektronik. Zwei Servomotoren unter dem Dach sorgen für das Heben und Senken der Stromabnehmer.



starker Verzögerung bis zum Stillstand imitieren gelbe LED hinter den Radscheiben ein Funkensprühen. Dieser Effekt wirkt allerdings leicht übertrieben. In der Werkseinstellung verzögert das Modell stark. Die Höchstgeschwindigkeit im Digitalbetrieb entspricht in Fahrstufe 28 mit umgerechnet 120 km/h exakt dem Vorbild.

An Zugkraft mangelt es dem 626 Gramm schweren Modell ebensowenig wie an Detailtreue. Im Inneren des fein gestalteten Metallgehäuses finden sich eingerichtete Führerstände nebst Lokführer sowie ein nachempfundener Maschinenraum, durch den man zum Teil hindurchsehen kann. Nicht nur der Dachbereich ist mit unzähligen angesetzten Teilen bereichert. „Keine Kompromisse“ scheint dabei das Motto der Ulmer gewesen zu sein, denn alle Teile sind zusätzlich sauber farblich abgesetzt. Auch die Beschriftung und übrige farbliche Gestaltung ist gelungen. Einzige Ausnahme sind geringe Unsauberkeiten bei den silbernen Lampenringen. Hier will ESU aber nachbessern, ebenso bei dem zu großen Abstand der Scheibenwischer, der allerdings nur bei genauem Hinsehen auffällt. Die Pufferteller verdrehen sich konstruktionsbedingt allzu leicht, jedoch nur beim Epoche-V-Modell. Gelegentlich klemmt auch ihre Federung etwas. In jeder Hinsicht zu überzeugen vermögen die Drehgestelle und Rahmendetails. Blenden mit freier Durchsicht, zahlreiche Hinterschneidungen im Kunststoffguss, frei stehende Sandfallrohre und Entwässerungshähne: Alles ist vorhanden. Zu guter Letzt verdient es die 28-seitige, durchgehend farbige und äußerst detaillierte Anleitung ebenso wie die hochwertige Verpackung, erwähnt zu werden. ESUs 151 ist nicht nur ein großer Wurf, sondern auch ein Paket mit echtem Mehrwert und großem Spielspaß zu einem vertretbaren wie gerechtfertigten Preis. *Olaf Haensch*

Man kauft nicht nur eine Lok, sondern ein Gesamtpaket



Die Drehgestelle zeigen eine saubere Gestaltung und einen hohen Detailreichtum. Man beachte auch die Entwässerungshähne der Luftbehälter.



Der erste Esslinger Triebwagen von Brekina ist als VT 102 der Südwestdeutschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft (SWEG) lieferbar.

Konsequent erweitert Brekina das Angebot an Privatbahn-Triebwagen der 50er-Jahre. Nun ist der Esslinger der ersten Bauserie erschienen, der zunächst in der Ausführung der SWEG erhältlich ist.

Kenner fahren Württemberger

Der Esslinger Triebwagen im Maßstab 1:87 wurde von Brekina erstmals auf der Spielwarenmesse 2010 angekündigt. Nun ist das Modell in zwei Varianten, als SWEG-VT 104 mit rotem Rahmen (Artikel-Nr. 64101) und als SWEG-VT 102 mit schwarzem Rahmen (Artikel-Nr. 64100), lieferbar. Das Vorbild stammt aus der Maschinenfabrik Esslingen (ME), die diese typischen Nebenbahnfahrzeuge von 1951 bis 1961 in unterschiedlichen Ausführungen im Programm hatte. Sie waren speziell auf die Bedürfnisse der zahlreichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen ausgelegt und sollten dort einen Generationswechsel herbeiführen. Oftmals waren damals noch Dampfzüge der ersten Generation mit teilweise über fünfzig Dienstjahren im Einsatz. Der Großraumtriebwagen sollte dort neben dem Personenverkehr auch als Schlepptriebwagen für den Gütertransport eingesetzt werden. Die Länge über Puffer betrug 23 530 Millimeter. Damit war der Esslinger rund sieben Meter länger als die ab 1956 von MAN angebotenen Zweiachs-Schienenbusse.

Die Modellumsetzung

Das Modellfahrzeug entspricht der ersten Serie mit drei gleich großen Stirnfenstern, wie sie unter anderem bei der SWEG im Einsatz stand. Manche Triebwagen wurden auch, wie der MAN-Schienenbus, mit einer Fronttüre ausgeliefert, die sich aber nicht bewährte. Bundesweit konnten Esslin-

Das Modell besticht durch seine vorbildgerechte Umsetzung und den freien Durchblick durch den Fahrgastraum.



ger bei verschiedenen Bahngesellschaften im Einsatz beobachtet werden. Teilweise wechselten sie, bis zu ihrer Außerdienststellung, auch mehrfach, die Bahngesellschaft und damit in zahlreichen Fällen auch die Lackierung. So ergibt sich eine Vielzahl von vorbildgerechten Variationen. Brekina hat als Vorbild für die Modellumsetzung den ehemaligen Triebwagen der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL), VT 3, genommen, der ursprünglich als VT 61 an die Hildesheim-Peiner-Kreis-Eisenbahn (HPKE) ausgeliefert worden war. Dieser Triebwagen entspricht in vielen Details leider nicht den VT 102 – 104 der SWEG. Markantester Unterschied sind die fehlenden Führerstandstüren, links an der dem Gepäckabteil abgewandten Seite, die eine Besonderheit der SWEG-Triebwagen waren. Mit der Nachbildung von VT 113 und VT 114 hätte Brekina das Problem leicht umgehen können, da diese Fahrzeuge diese Türen nicht hatten. Leider sind auch die Türgriffe und die klappbaren Trittstufen unterhalb der Türen nicht farblich abgesetzt, so dass viel von der optischen Wirkung der Einstiegsbereiche verlorengeht. Besonders negativ fällt dies bei den roten Stufen des VT 104 auf.

Die Beschriftung ist dafür sehr sauber ausgeführt. Allerdings fehlen hier die Revisionsdaten. Die gelben LED der Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wirken deutlich zu gelb.

Für Expressgut haben die Esslinger Triebwagen der ersten Serie einen Laderaum mit eigener Türe, die korrekt nachgebildet wurde. Die Türen zum Führerstand fehlen hingegen.



Fotos: Rainer Albrecht

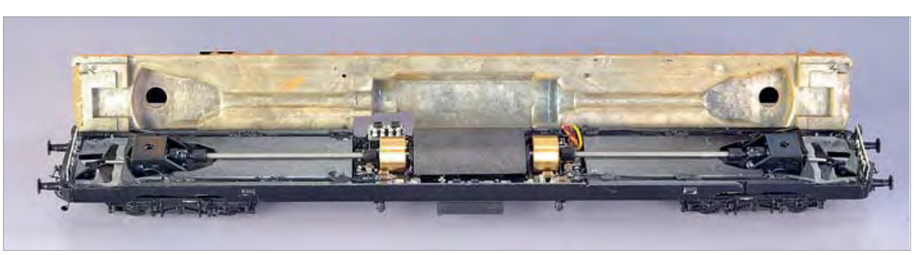
Zum Fahrbetrieb: Das uns zuerst vorliegende Testmodell wollte überhaupt nicht fahren. Ein lockerer Draht am Motoranschluss war die Ursache, die laut Brekina vereinzelt auftritt. Brekina bietet in diesem Fall den Umtausch oder die Reparatur des Fahrzeugs über den Fachhändler an. Das zweite Redaktionsexemplar hingegen war voll funktionstüchtig. Das hohe Fahrzeuggewicht führt auch ohne Haftreifen zu ordentlichen Fahreigenschaften. Die Stromabnahme erfolgt von allen vier Achsen. Trotzdem bereiten Stromunterbrechungen dem Fahrzeug gewisse Schwierigkeiten. Der befahrbare Mindestradius beträgt 360 mm, allerdings schwenkt der Aufbau dabei stark aus. Das Modell, das in der Ausführung der Epoche IV gestaltet wurde, ist anfangs nur für den analogen Gleichstrombetrieb (DC) lieferbar. Es verfügt über eine achtpolige Decoder-Schnittstelle nach NEM 652 und einen Normkupplungsschacht. Für den Solobetrieb sind dem Modell Bremsschläuche, Hakenkupplungen und Steuerkabel beigelegt.



Die einfarbige Inneneinrichtung verdeckt den Antrieb komplett. Geschickt wird die Innenbeleuchtung über die Toilette mit Strom versorgt.



Der Rahmen und die Inneneinrichtung wurden aus massivem Stahl gefertigt, der dem Triebwagen ein ordentliches Gewicht beschert und zu den guten Fahreigenschaften beiträgt.



Der Antrieb sitzt beim Esslinger, im Gegensatz zum Vorbild, in der Fahrzeugmitte und wird mittels Kardanwellen zu den Drehgestellen übertragen.

Fazit

Nach dem MAN-Schienenbus ist Brekina erneut ein schönes Modell gelungen, das vielen Modellbahnern bislang gefehlt hat. Aufgrund der geringen Stückzahl ist der Esslinger für die großen Hersteller nicht wirtschaftlich zu produzieren. Die Fehler hätten aber durch bessere Recherche vermieden werden können. Weitere Varianten der zahlreichen Ausführungen wären wünschenswert. *Korbinian Fleischer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brekina
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnr:** 64100 bzw. 64101
- v_{max} Vorbild: 90 km/h
- v_{max} Modell bei 12 V: 121 km/h
- v_{min} Modell bei 2,3 V: 6 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Länge über Puffer:** 269 mm
- **Gewicht:** 458 g
- **Zurüstteile:** Bremsschläuche und Kupplung
- **Preis:** 149 Euro (UVP)

Modell-Hobby-Spiel-Messe in Leipzig



Foto: Peter

Die preisgekrönte H0-Anlage von Günther Jirouschek wird zweifellos zu den Modellbahnglanzlichtern gehören.

Für Modellbahn und Modellbau gehört die Messestadt Leipzig mittlerweile wieder zu den ersten Adressen. Anlagenschau, Prominenz und Mitmachaktionen locken.

Mit Sofa und Jugendprojekt

Den zeitnahen Aufgalopp für die Modellbahn- und Modellbauhochsaison markiert seit geraumer Zeit wieder der Messestandort Leipzig.

War´s früher die traditionsreiche Leipziger Herbstmesse, so ist´s nun die Modell-Hobby-Spiel-Messe, die auf dem neuen Messegelände unweit der Autobahn rund um den Tag der deutschen Einheit die Maßstäbe setzt. Von Freitag, 30. September, bis Montag, 3. Oktober 2011, ist diese Kreativ-Messe täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Für unsere Leser und Leserinnen haben wir dazu wieder ein besonderes Angebot: Mit dem Coupon auf Seite 79 unten, der beliebig oft kopiert werden darf, beträgt bei Vorlage an der Messekasse der Tageskartenpreis für einen Erwachsenen statt 9,50 Euro lediglich 7 Euro!

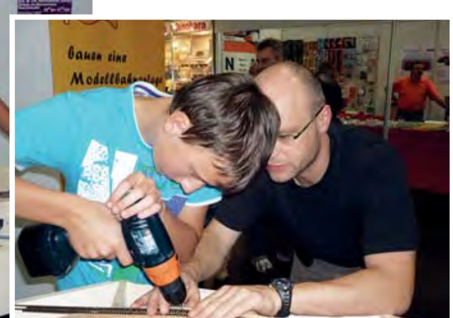
Es lohnt sich also auch in dieser Hinsicht, dem MODELLEISENBAHNER die Treue zu halten. Und keine Frage, der Besuch der Messe lohnt sich ebenfalls, nicht nur, weil wir mit dem Messestand unserer Verlagsgruppe Bahn selbstverständlich auch vor Ort sind.

Das erfolgreiche Aktionsprogramm mit dem Modellbahn-Sofa am Gleis 27 wird fortgesetzt: Robby Mörre, vielen bekannt als Moderator der MDR-Sendung „Auf kleiner Spur", lädt mit Interviews, Vorführungen, Tipps und Tricks zum Verweilen bei Gleichgesinnten ein.

Gleich am Freitag, 30. September, geht´s kriminalistisch zu an der H0-Anlage „Rote Mütze Altlandwitz": Kommissar Stubbe alias Schauspieler Wolfgang Stumph will mit einer Kindergruppe ergründen, warum die Modellbahnerei so viel Spaß macht.

Hinter dem Motto „Pro-TT-Jekt - eine Welt aus vier Ideen" verbirgt sich eine Puzzle-Herausforderung auf der Spur der





Auftakt erfolgreich: Helmut Liedtke (mitte) freut sich mit Lehrer Volker Schmidt, Dominik Möbius, Zeynep Karsouglu, Maik Rahmkopf (v.lks.).

Mitte: Vier TT-Fans aus verschiedenen Regionen Deutschlands treffen sich auf der Leipziger Messe, um ihre daheim gestalteten vier Module respektive Segmente zu einer platzsparenden Wohnzimmeranlage zu vereinigen. Probelauf? Fehlanzeige: Das Quartett ist dennoch guter Dinge, dass seine Industriebahn nach konkretem Vorbild nicht nur im Handumdrehen vor dem Messepublikum aufzubauen ist, sondern auch alles funktioniert, kein Puzzleteilchen fehlt und das Ganze kein Schlag ins Wasser wird; Treffpunkt für diese Anlagen-Premiere der besonderen Art ist natürlich das Modellbahnsofa am Gleis 27.

Apropos Wasser: Bahn ahoi ist die Devise bei der Anlagenschau des Bundesverbandes der Deutschen Eisenbahnfreunde (BDEF). Dort dreht sich alles

Vier-Schulen-Anlage fertig: Premiere auf Leipziger Messe

ums Modellnass, vom Dorfteich bis zur Seehafenanlage.

Da sage noch einer, Modellbahn interessiere Mädchen nicht! Das Jugendprojekt „4 Schulen in Deutschland bauen eine Modellbahnanlage“ beweist das Gegenteil: Das beste Beispiel liefern die Schülerinnen des Maria-Ward-Gymnasiums Günzburg. Zunächst in Friedrichshafen, dann beim Noch-Jubiläum in Wangen bauten sie mit Feuereifer an ihren drei Segmenten für die gemeinsame TT-Anlage, zeigten, dass auch Lötarbeiten und der Einbau eines Schattenbahnhofs keine männliche Domäne sein müssen.

Der Startschuss für das jetzt vollendete Projekt fiel im vorigen Jahr auf der Modell-Hobby-Spiel-Messe. Dank der Schüler der 16. Mittelschule der Stadt Leipzig und ihres Lehrers Volker Schmidt nahmen drei der sechs Kurvensegmente Form an. Das Thomas-Mann-Gymnasium Stutensee und das Heinrich-von-Kleist-Gymnasium Bochum mit Lehrer Stefan Blome leisteten auf den Messen in Karlsruhe und Dortmund ihre Beiträge. Ideengeber und Motivator Helmut Liedtke ist sicher: „Die Premiere in Leipzig wird ein Erfolg!“ *Karlheinz Haucke*





Das Bauteam des Thomas-Mann-Gymnasiums Stutensee befasst sich auf der Karlsruher Messe 2011 mit dem vorderen Abzweigbahnhof.





Mädchenpower vom Maria-Ward-Gymnasium beim Rahmenbau: Sophie Müller, Maria Gschwindt, Stefanie Kempfle, Bianca Stettberger (v.r.) freuen sich über den Besuch Hagen von Ortloffs (1.v.r.).





In der Bochumer Kurve: Uwe Hoffmann (Tillig), Angelika Wilk, Stefan Blome, Julia Steiner, Christof Niesbach, Maximilian Wimmer, Helmut Liedtke, derweil Tabea Engelmann, Konstantin Franz und Larissa Hoffmann begrasen.

Fotos (8): Liedtke

Locomotive
VORTEILSCLUB
FLEISCHMANN Roco

Jetzt anmelden:
http://vc.fleischmann-roco.com

Ihre Vorteile auf einen Blick.

Exklusiv für unsere Mitglieder

- unterschiedlichste Rabatt-Aktionen,
- ausgewählte Spezial-Editionen,
- exklusive Sonderpreise und
- detaillierte Vorab-Informationen.

So bringen Sie viele Ihrer Wünsche auf die Schiene: Jetzt Locomotive-Vorteilsclub-Mitglied werden und in den Genuss eines riesigen Vorteilpaketes kommen. Selbstverständlich ist die Club-Mitgliedschaft kostenlos, unverbindlich und jederzeit kündbar. Aber nur wer seine Daten vollständig einträgt, kann von der Mitgliedschaft profitieren, denn alle aktuellen Vorteile werden immer rechtzeitig auf unserer Seite veröffentlicht oder per E-Mail zugesandt.

Daher gilt: Rechtzeitig dabei sein ist alles!

Genießen Sie diese Leistungen von Fleischmann und Roco, die ausschließlich über den qualifizierten Fachhandel abgewickelt werden.



Wer mit seinem Hobby so richtig in Fahrt kommen will, steigt am Sichersten noch heute im exklusiven Club der besonderen Zug-Vögel zu.



Gut zu wissen, dass es für alle Freunde der Liebe zum Detail eine große Plattform gibt, über die das ganze Jahr hindurch bestens informiert wird.



Immer vorne dabei sein, wenn es um Innovationen und ausgesuchte Highlights in der wunderbaren Welt der Modelleisenbahn geht.

Aller sehr guten Dinge sind 5:
Jetzt mitmachen und gewinnen!



Das touristische Highlight für ambitionierte Modelleisenbahner:
Das Miniatur Wunderland in Hamburg ist die größte Modelleisenbahnanlage der Welt. Sie befindet sich in der historischen Speicherstadt und präsentiert auf einer 1.300 m² großen Anlagenfläche insgesamt 12 km Gleise im Maßstab 1:87 auf denen 850 digital gesteuerte Züge verkehren. Im Endausbau, der im Jahr 2020 erreicht sein soll, soll die Anlagengröße über 2.300 m² mit über 20 km Gleisen betragen.

Dieser Besuch lohnt sich immer!
Und mit etwas Glück gehören Sie zu den Gewinnern eines von **5 Wochenenden für 2** Personen auf unsere Kosten. Sie müssen nur noch staunen. Jetzt zusteigen und darauf abfahren!



Freunde der H0-Modelle aus Göppingen müssen nicht auf einen ICE verzichten.

ICE-Züge sind für die meisten Hersteller seit vielen Jahren wichtige Brot- und Butter-Modelle, die vor allem auch bei jungen Modellbahnern beliebt sind.

Unverzichtbar



Fleischmann bot vor Jahren den ICE-V als dreiteilige Garnitur an.



Von Roco gab es auch einmal unter der Art.-Nr.: 43070 einen ICE 2 mit zwei Triebköpfen in H0!



Fotos: Rainer Albrecht

Märklin-Insider hatten auch einmal die Gelegenheit, den fünfteiligen ICE-S zu erwerben.



Neu aufgelegt hat Arnold einen achtteiligen, überarbeiteten ICE 3 im Maßstab 1:160.

Der ICE hat sich nach seinem Erscheinen schnell auch bei der Modellbahn etabliert. Die großen Vollsortimenter unter den Herstellern haben oder hatten meist irgendein ICE-Modell im Programm und es gibt kaum eine Standard-Spurweite für die kein ICE erhältlich wäre. Eine vollständige Übersicht würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen, deshalb nur ein subjektiver Überblick: Bereits 1988 erschien bei Fleischmann ein dreiteiliges Set des Prototypen ICE-V/Intercity Experimental in H0. Später fand sich auch der ICE 1 im Sortiment, noch mit der DB-Lackierung mit dem zweifarbigen Zierstreifen. Märklin hatte ebenfalls den Prototypen als vierteiliges Set im Programm und später auch den regulären Plan-ICE. Die Göppinger legten als limitierte Sonderserie auch den so genannten ICE-S auf, den Erprobungsträger für die ICE 3-Entwicklung. Roco hat um den ICE 1 einen Bogen gemacht und lediglich ein einfaches Modell eines ICE 2 aufgelegt.

ICE Experimental, ICE 1 und ICE 2 gab es natürlich auch in Spur N. Bei Minitrix und Fleischmann fanden sich die letzten Jahre verschiedene Angebote im Katalog. TT-Bahner können auf Tillig-ICE-Modelle zurückgreifen und auch die Z-Bahner wurden von Märklin mit einem ICE 1 bedacht. Von den Neigetechnik-ICE-T gibt es vor allem die Modelle von Fleischmann in H0 und N mit funktionsfähiger Neigetechnik und das Lima-H0-Modell ohne Neigetechnik. Auch Roco hat seine ICE-Lücke mit dem Diesel-ICE in H0 aufzufüllen versucht, ebenfalls ohne aktive Neigetechnik. An den ICE 3 in der Spur H0 haben sich Märklin und Piko gemacht, letztere mit einem preiswerten Modell in der Hobby-Serie. N-Bahner erhalten von Arnold einen ICE 3, der gerade neu überarbeitet wurde. Märklin hat den ICE 3 auch für die Z-Bahner konstruiert. *S. Alkofer*



Modellbahner der Spur der Mitte können auf dem heimischen Rund einen ICE von Tillig verkehren lassen.



Erinnerungen an die eigene Kindheit:
Mit viel Liebe zum Detail und Heimatverbundenheit hat Kurt Nesselhauf sein H0-Bühlertal gestaltet. Die Gastlok der Baureihe 86 setzt einen exotischen Akzent.

Stimmungsvolle Wiedergeburt: Der vor über einem halben Jahrhundert abgebauten Bühlertalbahn hauchte Kurt Nesselhauf in H0 neues Leben ein.

Renaissance-Meister

Seit den Kindertagen ist Kurt Nesselhauf begeisterter Modellbahner und selbstverständlich auch von der großen Eisenbahn fasziniert. Aus seinem damaligen Berufswunsch Lokführer wurde freilich wie bei so vielen nichts. Erst viele Jahre später sollte er doch noch zumindest sein Hobby zum Beruf machen, als er nämlich ein Modellbahnfachgeschäft eröffnete.

Stattdessen machte Kurt Nesselhauf zunächst einmal seinen Eltern Freude, „indem ich etwas Ordentliches wurde“, schmunzelt der gelernte Radio- und Fernsehtechniker. Freilich zog´s den jungen Mann aufs Wasser, sprich zur Schifffahrt. Was im Nachhinein betrachtet auch durchaus positive Auswirkungen auf die Modellbahnerei haben sollte, denn unweit des Deutschen Ecks im schönen Koblenz lernte Kurt Nesselhauf Susanne, seine spätere Frau, kennen und lieben.

„Ein Glücksfall“, gesteht der mittlerweile 60-Jährige, denkt dabei wohl nicht zuletzt an den Anteil seiner Frau bei der Verwirklichung eben jener Modellbahnanlage, die dem Neuwieder Preise und bundesweite Beachtung zuteil werden ließ: Die Bühlertalbahn als 22-teilige Segmentanlage und akribischer H0-Nachbau einer knapp sechs Kilometer langen Vorbildstrecke ist ja nun wirklich auch alles andere als alltäglich!

Aber was reizt gerade an der badischen Bühlertalbahn einen Modellbahner aus dem nördlichen Rheinland-Pfalz?

Kurt Nesselhauf lacht und verrät dann, dass es nicht nur, wie von mir zunächst vermutet, das in Modellbahnerkreisen inzwischen so beliebte Nebenbahnthema allein war, sondern vielmehr ein liebenswertes Bekenntnis zur Heimat: „Ich bin zwischen Rhein, Reben und Schwarzwald aufgewachsen, bin in Bühl auf die Welt gekommen.“

Kindheit in Bühl zwischen Rhein, Reben und Schwarzwald



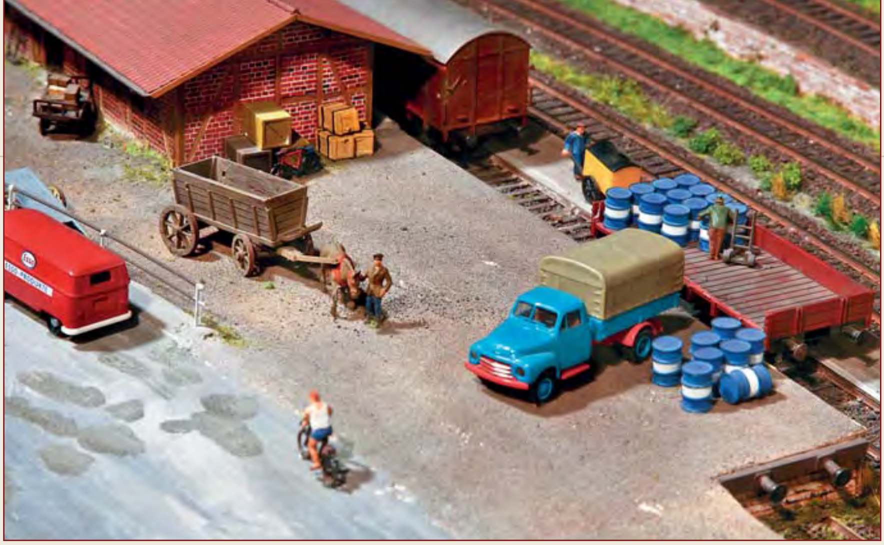
Bahnhof Bühlertal: Ein Verstärkungszug der Bundesbahn ist eingetroffen, der von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) wegen akuten Fahrzeugmangels angefordert wurde.

Kein Wunder, dass es dem gebürtigen Bühler, im Wiedig groß geworden, gerade die Bühlertalbahn angetan hat!

Kurt Nesselhauf war ganze sieben Jahre alt, die elektrische Eisenbahn drehte im Zimmer ihre Runden, als im Bühlertal der Bahnbetrieb anno 1958 von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) endgültig eingestellt und die Gleise abgebaut wurden.

„Sie können sich sicher vorstellen, dass es nicht ganz einfach war, nach so vielen ins Land gegangenen Jahren auf Spurensuche für das Modellbahnprojekt fündig zu werden“, meint Kurt Nesselhauf und erinnert sich an das Jahr, als die Recherchen begannen: „Es war 1995, als wir vor Ort mit gezielten Nachforschungen anfingen und die ehemalige Bahnstrecke nach und nach abwanderten.“

„Manches Mal mit Blut in den Schuhen“, wirft Ehefrau Susanne halb scherzend, halb ernsthaft ein. Da hatte sie allerdings schon längst



Blick für epochegerechte Details: Dass es sich hier um eine Momentaufnahme aus den 50er-Jahren der Bundesrepublik handelt, macht der Fuhrpark inklusive des Leiterwagens klar.

Feuer gefangen für die ehrgeizigen Pläne ihres Göttergatten, nachdem zuerst Mitleid und dann blankes Entsetzen das Gebot der Stunde gewesen waren.

Kurt Nesselhauf gibt sich rückblickend reumütig, weiß er doch nur zu gut, was er seiner Familie – auch die Tochter sprang hilfreich ein – zu verdanken hat: „Ohne diese Unterstützung wäre ich wohl auch heute noch längst nicht am Ziel!"

Im Bühlertalbereisungsgepäck hatten die Nesselhaufs stets Kamera, Zollstock, Stifte und Zeichenpapier. Das alles bedeutete aber bestenfalls die halbe Miete, denn „schließlich wollte ich ja die Zeit im Modell festhalten, als diese regelspurige Privatbahn noch tatsächlich in Betrieb war", sagt Kurt Nesselhauf und ergänzt erklärend: „Natürlich hatte sich auch im Umfeld vieles geändert, Gebäude standen beispielsweise gar nicht mehr oder waren umgebaut worden."

Da halfen zeitgenössische Aufnahmen aus Büchern, aber auch von Ortsansässigen, bei denen die Nesselhaufs an die Türe klopften. Nachdem zunächst eine gewisse Unruhe geherrscht hatte ob des verdächtigen Treibens, macht man sich doch so seine Gedanken, wenn plötzlich ein offenbar wildfremdes Paar beim eifrigen Vermessen von Häusern gesichtet wird!

Es dauerte aber nicht lange, da hatte es sich im Bühlertal herumgesprochen, dass es

Großteil der Segmentanlage jetzt im Museum Geiser Schmiede

sich hier um das Werden einer Modell-Hommage ans für sein Zwetschgenfest berühmte Bühlertal handelte. Und den Lohn der zweijährigen Recherchemühe können demnächst auch die Bühlertaler regelmäßig einfahren. Zwar ist nicht mehr Nesselhaufs Gesamtanlage, zuletzt 2008 in Bühl ausgestellt, im Museum Geiser Schmiede präsent, doch immerhin ein Großteil der Segmente. Die Umbauarbeiten zur neuen Präsentation dauern derzeit noch an.

Doch zurück zu den Anfängen: Die aufwendige Spurensuche machte sich zweifellos bezahlt, denn gerade auch das Eisenbahnumfeld ist Kurt Nesselhauf wohlgelungen. Nicht von ungefähr sind die meisten der mit viel Liebe zum Detail ausgestalteten Modellgebäude mit Wiedererkennungswert für Einheimische im kompletten Eigenbau entstanden. Nur wenige Ausnahmen gibt´s, etwa jene, freilich umgebauten Kibri-Modelle, weil, so Nesselhauf, „sie fast identisch mit den realen Häusern waren." Als Baumaterial kamen sowohl Polystyrol als auch Karton, Sperrholz und Furnierstreifen zum Einsatz.

Apropos Holz, die Bühlertalbahn verdankte einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Güterverkehrs der Holzindustrie, was folgerichtig in den Modellsägewerken seinen Niederschlag findet.

„Ein arbeitsintensiver Spaßfaktor", gesteht Kurt Nesselhauf eingedenk der gut 200 handgefertigten Holzstapel: „Das artete richtig in Arbeit aus!"

Viel Holz ist freilich nicht nur vor der Hütte, sondern auch wesentlicher Bestandteil des Segmentinnenlebens. 16 Millimeter dicke Tischlerplatten fanden beim bewährten Rahmen- und Spantenbau Verwendung. Die Deckplatte besteht aus Sechs-Millimeter-Sperrholz.

„Ein Wort vielleicht an dieser Stelle zum Höhenprofil", wirft Kurt Nesselhauf beim Fachsimpeln über die Spantenbauweise ein, um sogleich fortzufahren: „Ein Höhenplan des Bühler Bauamts war mir sehr hilf-



Jede Menge Holz vor der Hütte: Dass die Bühlertalbahn ihre Existenz der im Tal ansässigen Holzindustrie verdankte, wird auch in dieser Szene deutlich.



Reger Betrieb herrscht im Güterbahnhof Bühlertal, der auch in den 50er-Jahren noch nicht zuletzt vom Holzumschlag profitierte.



Wenn schon, denn schon: Selbstverständlich verfügen die für die Bühlertalbahn obligatorischen Sägewerke auch über Inneneinrichtung.



Blickfang: Die Eisenbahn wird hier zum Nebenschauplatz, die herrlich vorbildgetreu gestalteten Häuser verlangen die volle Aufmerksamkeit.



Der Blick aus der Vogelperspektive offenbart, dass Kurt Nesselhauf auch Details wie die fürs Sägegatter erforderliche Wasserkraft keineswegs vergaß.

reich beim modellgerechten Nachvollziehen der Topographie."

Wer das Bühlertal kennt, muss dem naturalisierten Neuwieder Recht geben: Die Landschaftsgestaltung trifft die Örtlichkeiten exakt.

Das gilt nicht minder für den historischen Fahrzeugpark. Auf den Pilzgleisen sind zwei T3-Modelle von Fleischmann unterwegs. Sie entsprechen nach geringfügigen Modifikationen den beiden Vorbild-C-Kupplern, die 1886 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe geliefert wurden. Eine ist auch bei Nesselhaufs für den Güterverkehr zuständig, die andere bespannt den vorbildgerechten Standardzug, bestehend aus zwei Personen- und einem Packwagen.

Beim Vorbild dauerte eine Fahrt über die Gesamtstrecke übrigens 23 Minuten. „Das kann ich, wenn Sie so wollen, auch auf der Anlage einrichten", meint Nesselhauf trocken.

Gesteuert wird die Anlage analog, Anschluss-, Freilade- und sonstige Stumpfgleise sind dank Trennstellen zu- und abschaltbar. Die Weichen mit polarisierten Herzstücken sind mit elektrischen Unterflurantrieben ausgestattet.

Eine letzte Frage zum Schotter?

„Das ist Lavalit aus dem Straßenbau, von mir ausgesiebt auf eine Korngröße von einem Millimeter", stillt der Modellbauer meine Wissbegier.

Keine Frage mehr, die Wiedergeburt der Bühlertalbahn in 1:87 ist vorzüglich gelungen. Kurt Nesselhauf ist eben ein wahrer Renaissance-Meister! *Karlheinz Haucke*

Anlagen-Steckbrief

22-teilige H0-Segmentanlage in Rahmen- und Spanten- sowie Plattenbauweise
Maße: 28 m lang, bis 0,9 m breit
Erbauer: Kurt und Susanne Nesselhauf
Bauzeit: Rund 10 Jahre, zirka 10000 Arbeitsstunden
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Analog
Epoche: III
Gleislänge: Rund 45 m
Gleismaterial: Pilz-Standardgleis
Rollendes Material: Fleischmann, Trix
Besonderheiten: Fast alle Hochbauten nach Fotovorlagen und Zeichnungen im Eigenbau entstanden
Anlagenthema: Eingleisige regelspurige Nebenbahn mit End- und Anschlussbahnhof
Vorbild: Bühlertalbahn Bühl – Oberbühlertal, 1958 stillgelegt und abgebaut



Typische Bühlertal- und Bühlertalbahnszene: Selbstverständlich haben nicht nur die Sägewerke, sondern auch die Mühlen Gleisanschluss und der C-Kuppler nach T3-Vorbild besorgt die Übergaben.



Auch bei diesem stattlichen Bürgerhausmodell nach konkretem Vorbild gilt: Die Fülle von gar trefflich umgesetzten Feinheiten erfordert weit mehr als nur einen einzigen flüchtigen Blick.



Im Anschlussbahnhof Bühl harrt die V100 mit DB-Umbauwagen der Reisenden, die mit dem in Kürze erwarteten Standard-Personenzug aus dem oberen Bühlertal die Rheintalbahn ansteuern.

Fotos: Markus Tiedtke

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb

- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.
- Berlin-Wuhlheide, Sa 12 - 18.30, So 11 - 17.30 Uhr, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

Fr 16.09. bis So 18.09.

- Mehrtagesfahrt mit LVT 772 von Löbau u. DD zu Neben- u. Anschlussbahnen in Berlin, www.osef.de.
- Modellbahntreff Göppingen, großes Bahnhofsfest, www.maerklin.de.

Sa 17.09.

- Mobil ohne Auto rund um Ulm, kostenloser Nahverkehr. Tel. (0731) 962520, www.ding-ulm.de.
- Sonderfahrt mit VT 98 über Nebenbahnen der Eifel, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.
- Tag der offenen Tür im Lokschuppen, 10 - 17 Uhr, EF Großheringen, E-Mail: ebf_gh1@freenet.de.
- Sonderfahrt ab Düsseldorf zum Modellbahntreff Göpp., Tel. (02133) 9739887,www.rheingold-zug.com.

Sa 17.09. und So 18.09.

- Sonderfahrten zum Brückenfest, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Pendelfahrten im 2-Stunden-Takt, Lüchow – Dannenberg mit Regio-shuttle, www.ostheide-elbe-bahn.de.
- Lokausstellung im Bahnbetriebswerk Glauchau, Kohlengasse, 08371 Glauchau. Tel. (0171) 7341 480, www.dampflok-glauchau.de.
- 100 Jahre Schwäbische Waldbahn, Bahnhofsfest, Tel. (07182) 8008-15, www.schwaebische-waldbahn.de.

So 18.09.

- Ostertalbahn in Betrieb. Tel. (06858) 1465, www.ostertalbahn.de.
- Fahrtag Achern – Ottenhöfen, www.achertaeler-eisenbahnverein.de.
- Kuckucksbähnel fährt, Tel. (06321) 30390, www.kuckucksbähnel.de.
- Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa fährt, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, www.wanderbahn.org.
- Bahnhofsfest Frankfurt (Oder) von 10 - 17 Uhr, www.eisenbahnfreunde-ffo.de

Sa 24.09.

- Mansfelder Bergwerksbahn fährt mit Diesel, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Mit dem VSE-Museumszug ab Schwarzenberg in die Film- und Medienstadt Potsdam-Babelsberg. Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Sa 24.09. und So 25.09.

- Fest im Eisenbahnmuseum, Hohler Straße 2, 51645 Gummersbach, Tel. (02261) 947621, www.eisenbahn-museum-dieringhausen.de.
- Bahnaktionstage im Bw Lutherstadt-Wittenberg, Tel. (0172) 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.
- Plandampf im Westmünsterland auf RB 63 (Münster - Coesfeld) u. RB 64 (Münster - Enschede) mit drei Dampfloks u. VT 98. Tel.(01805) 607083, www.zvm.info.

So 25.09.

- Teuto-Express Tecklenburg – Bad Laer mit 78 468 fährt. Eisenbahn-Tradition e.V.,Tel. (0173) 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.
- Wanderbahn Viechtach - Gotteszell fährt. Tel. (0170) 2425013 (17 - 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- Kuckucksbähnel fährt, Tel. (06321) 30390, www.kuckucksbähnel.de.
- 25 Jahre Elektrifizierung Bahnhof Falkenberg (Elster), Eisenbahnerlebnistag. Tel. (035365) 36997, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de.
- Pendelfahrten mit Triebwagen T1 und Beiwagen von 10.30 - 17 Uhr, Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.
- Städte-Express Haldensleben – Helmstedt, Tel. (039061) 41100, www.lappwaldbahn.de.

Fr. 30.09. bis Mo 03.10.

- Eisenbahnen in Luxemburg und den Ardennen. Exkursion im VT 98 ab Hagen, Köln und Koblenz, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 01.10.

- 100 Jahre Bahnsteighalle Gera Hbf, Jubiläumsfeier von 14 - 18 Uhr im Hauptbahnhof. Tel. (0365) 8554-392.

Sa 01.10. und So 02.10.

- 20 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Eisenbahnfest mit Schmal- und Regelspurdampfloks, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 01.10. bis Mo 03.10.

- Rottweiler Dampftage im Bw Rottweil, jeweils 10.30 - 17.30 Uhr. Tel. (0741) 17 470818, www.eisenbahn-freunde-zollernbahn.de.

So 02.10.

- Sonderfahrt mit V 200 116 ab Köln nach Würzburg, Tel. (02302) 1710399, www.efwitten.de.

Ab Fr 07.10.

- Ausstellung 155 Jahre Eisenbahn in Rheine in 48431 Rheine in der Hauptstelle der Sparkasse, Tel. (05971) 590, www.sparkasse-rheine.de.

Sa 08.10. und So 09.10.

- Eisenbahnfest im Bw Weimar, Schnellzugloktreffen, jeweils von 8 - 17 Uhr, Tel. (0162) 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

So 09.10.

- Fotogüterzüge auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.
- Kleiner Grenzverkehr Weferlingen – Helmstedt, Tel. (039061) 41100, www.lappwaldbahn.de.

Sa 15.10.

- Sonderfahrt mit V 200 033 ab Dortmund zur Almetalbahn, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

So 23.10. bis So 30.10.

- Eisenbahnen in den Abruzzen, große Rundreise mit Regel- und Sonderzügen,Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 29.10. bis So 30.10.

- Saisonabschluss im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark) mit Zugfahrten nach Damme von 10 - 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

So 30.10.

- Dampfzug-Pendelfahrten Balingen - Schömberg anlässlich 100 Jahren Bahnstrecke Balingen – Schömberg. Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Sa 05.11.

- Gütergleise im östlichen Ruhrgebiet. Schienenbusexkursion ab Dortmund, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2-4, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- www.modellbahnshow.de, Merklingen, Do - So 10 - 18 Uhr, Tel. (07337) 923194.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.miniaturwelt-oberhausen.de, Zum Aquarium 2, Tel. (0208) 8848670, Di - Fr 11 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad OT Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Do - So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, 12 - 17 Uhr, Sa 1.10 und So 2./9./16./23./30.10.2011.
- www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa/So 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (5 Min. von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo / Di 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn und Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de. in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.

Bis So 16.10.

- Ausstellung in 08304 Schönheide: „Miniatur- und Spielzeughäuser aus Sachsen", Sa + So von 13 - 18 Uhr, Tel. (037755) 66638.

Fr 16.09. bis So 18.09.

- Modellbahntreff Göppingen, Internationale Modellbahnausstellung (IMA), www.maerklin.de.

Sa 17.09. und So 18.09.

- Tauschbörse in 08371 Glauchau im Bahnbetriebwerk von 10 - 17 Uhr. Tel. (03763) 710902.
- Modellbautage in 99094 Erfurt, Egapark, Gothaer Str., Sa 9 - 18 Uhr, So 9 - 17 Uhr, Tel. (05651) 5162, E-Mail: jensberndt@t-online.de.

Sa 24.09.

- Tauschbörse in 99510 Apolda in der Stadthalle, Klause 1, von 9 - 15 Uhr, Tel. (0162) 6605660, www.apoldaer-eisenbahnfreunde.de.

Sa 24.09. und So 25.09.

- Ausstellung in 97638 Mellrichstadt, Oskar-Herbig-Halle, jeweils von 10 - 18 Uhr. Tel. (09776) 704705, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.

- Ausstellung in 96515 Sonneberg im Sonneberger Modellbahnland in der Bahnhofstr., Sa 13 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (03675) 400525.

Sa 01.10. und So 02.10.
- Ausstellung in 51519 Odenthal in der Dreifachturnhalle, An der Bruchmühle 29, Tel. (02266) 47 95 93, www.bef.berg.net.

Sa 01.10. bis Mo 03.10.
- Ausstellung in 47877 Willich im Kaisersaal, Peterstraße 21, Eingang Grabenstraße, Sa von 11-18 Uhr, So von 10 - 18 Uhr und Mo von 10 - 18 Uhr. Tel. (02159) 4913, www.modellbahnfreunde-willich.de.
- Tag der offenen Tür in 86010 Augsburg, Firnhaberstr. 10a, 10 - 18 Uhr, Tel. (0821) 5886180, www.miga-augsburg.de.

So 02.10.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5 von 10 - 17 Uhr. Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
- Börse in A-9020 Klagenfurt im Foyer der Kärntner Messen von 9 - 13 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.
- Tauschbörse in 31785 Hameln, Hefehof 2, 11 - 17 Uhr, Tel. (0160) 99749992, www.ef-hameln.de.

Fr 07.10. bis So 09.10.
- Ausstellung in 14480 Potsdam, im Bürgerhaus „SternZeichen", Fr von 14 - 18 Uhr, Sa von 10 - 18 Uhr, So von 10 - 17 Uhr. Freundeskreis der Westhavelländischen Kreisbahn e.V., E-Mail: whkbev@web.de.

Sa 08.10. und So 09.10.
- Ausstellung in 53721 Siegburg, Schulzentrum Neuenhof, Zeithstraße 74, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr. Tel. (0170) 1809236,www.ecrs.de.
- Ausstellung in 02742 Friedersdorf im Oberlausitzer Konzert- u. Veranstaltungshaus von10 - 18 Uhr, Tel. (035872) 32299, E-Mail: udobecker@gmx.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik:

Die nächste Sendung folgt in der Winterstaffel

Wiederholungen:

NDR: Montags, 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
HR: Dienstags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
MDR: Freitags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
RBB: Samstags, 13.50 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.

Sa 15.10. und So 16.10.
- 3. US-Modellbahn-Convention in 63110 Rodgau-Nieder Roden (bei Frankfurt/M.), im Bürgerhaus, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, www.us-convention-brd.de.
- Ausstellung in 92507 Nabburg, Sa 13 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr. Tel. (09433) 596, E-Mail: Wilhelm-Feller@gmx.de.

Fr 21.10. bis So 23.10.
- Ausstellung in 39110 Magdeburg im Art-Depot (altes Straßenbahndepot), Tel. (0160) 4437922, www.mebf.de.

Sa 22.10.
- Tauschbörse in 88677 Marktdorf in der Stadthalle von 9 - 16 Uhr. MEF Marktdorf, Tel. (07544) 4242, www.mef-marktdorf.de.

Sa 22.10. und So 23.10.
- Ausstellung in 02742 Friedersdorf im Oberlausitzer Konzert- u. Veranstaltungshaus von 10 - 18 Uhr, Tel. (035872) 32299, E-Mail: udobecker@gmx.de.
- Ausstellung in 96472 Rödental, Kronacher Straße 2, Tel. (09566) 1598, www.modellbahnfreunde-coburg.de.
- Ausstellung mit Tauschbörse in 86465 Welden b. Augsburg im Holzwinkelsaal, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (08293) 1459, www.hmbc.de.
- Modellbautage und Tauschbörse in 38165 Lehre, Börnekenhalle, Tel. (0176) 51585134, E-Mail: modellbauharz-heide@web.de.

Mi 26.10. bis So 30.10.
- Modellbaumesse in A-1021 Wien, Mi bis Sa 9 - 18 Uhr, So 9 - 17 Uhr, Tel. (0043) 172720-0, www.modell-bau.at.

Fr 28.10. bis So 30.10.
- Messe Eurospoor in NL-3521AL Utrecht, Messegelände „Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs",Jaarbeursplein 6, Fr 9.30 - 18 Uhr, Sa 9.30 - 17.30 Uhr, So 9.30 - 17 Uhr, Tel. (0031) 299640354, www.eurospoor.nl.

Sa 29.10.
- Tauschbörse in 06618 Naumburg (Saale) in der Alexander-von-Humboldt-Schule von 8 - 13 Uhr, Naumburger Modellbahn-Club 1963 e.V., Tel. (03445) 701116.

Sa 29.10. und So 30.10.
- Ausstellung in 07570 Weida, Bürgerhaus, Neustädter Str. 2, Tel. (036603) 62797, www.mec-weida.de.
- Ausstellung in 39028 Schlanders (Südtirol) von 9 - 19 Uhr im Kulturhaus, Tel. (0039) 0473 730147, www.mecschlanders.com.

Sa 29.10. bis Mo 31.10.
- Ausstellung in 06406 Bernburg (Saale), Klubhaus der Jugend, Gröbziger Str. 34, Sa/So 10 - 18 Uhr, Mo 10 - 17 Uhr, Tel. (0171) 3492998.

Sa 29.10. bis Di 01.11.
- Ausstellung in 91257 Pegnitz in der Christian-Sammet-Turnhalle. Tel. (09241) 80750, www.pegnitzer-eisenbahnfreunde.de.

Sa 29.10. bis So 06.11.
- Ausstellung in 01809 Heidenau in der Erlichtmühle, Fr/Sa/So/Mo 10 - 18 Uhr (am 6.11 nur bis 17 Uhr), Di - Do 16 - 18 Uhr. Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

So 30.10.
- Tauschbörse in L-7305 Steinsel (Luxemburg), Au Centre de Loisirs Norbert Melcher (ehemalige Basketballhalle), von 10 - 17 Uhr. Tel. (00352) 691825519, www.module-club.lu.
- Ausstellung in 01069 Dresden, Dürerstraße 22a, 10 - 18 Uhr, www.mec-weber-dresden.de.

So 06.11.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5 von 10 - 17 Uhr. Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.
- Ausstellung in 02763 Zittau, Gerhart-Hauptmann-Straße 34, 13 - 17.30 Uhr, www.zimec.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 22 von Januar 2010. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Modellbahn Aktuell

FLEISCHMANN ▸ *TEE-farbene 218 105 in 1:87 sowie N-Güterwagen*



Die 218 105 im TEE-Farbkleid. Das H0-Modell hat einen DCC-Sound-Decoder an Bord.



ÖMV-Flüssigkeitstransporter und „bp"-Kesselwagen-Zweierset in N.

Im Jahr 2010 spendierte die DB AG der 218 105 ein beige-rotes TEE-Farbkleid und Epoche-IV-gerechte Anschriften. So kann DB Nostalgiereisen den „TEE Rheingold" auch auf Dieselstrecken mit einer passenden Lok bespannen. Die Maschine kommt fallweise aber auch vor Personen- und Güterzügen zum Einsatz. Das entsprechende H0-Modell von Fleischmann verfügt über einen DCC-Sound-Decoder, einen Normschacht, zwei angetriebene Achsen sowie zwei Haftreifen. Für die N-Bahner gibt es verschiedene Güterwagen, die allesamt mit einer Kurzkupplung und Normschacht ausgestattet sind, darunter zwei Rungenwagen der Bauart Res mit je acht beweglichen Drehrungen pro Seite und abnehmbaren Seitenbordwänden. Einer der Wagen zeigt eine graue Lackierung, der andere ist dunkelgrün gehalten. Beide Wagen werden ab Werk mit einem herausnehmbaren Ladeguteinsatz geliefert, der mit Schottersteinchen beklebt ist. Die Wagenböden zeigen eine Holzplankennachbildung. Ihre Vorbilder sind als Bauzugwagen unterwegs und gehören der belgischen SNCB.

Ebenfalls in die Epoche V passt das Kesselwagen-Zweierset, das aus zwei Flüssigkeits-Transportwagen mit der Aufschrift „bp" besteht. Beide Kesselwagen sind bei den ÖBB eingestellt und mit einer Bremserbühne ausgerüstet.

Freunde der Epoche IV finden das N-Modell eines ÖMV-Flüssigkeits-Transportwagens im Neuheitensortiment, der ebenfalls über eine Bremserbühne verfügt. Info: www.fleischmann.de.



Die beiden N-Rungenwagen besitzen herausnehmbare Ladeguteinsätze und bewegliche Drehrungen.

BRAWA ▸ *Epoche-III-Güterwagen und V 100 der DR*



H0-Modell eines „Buna"-Kesselwagens der DR.

In der Baugröße H0 erscheint die DR-Rangierlok 108 156, deren Vorbild durch einen Umbau der 110 156 entstand. Das Modell besitzt einen geschlossenen Rahmen, Drehgestelle und ein Getriebe aus Metall. Zu den weiteren Merkmalen der Lok gehören eine 21-polige Schnittstelle, Schwungmasse und LED-Beleuchtung. Brawa hat die Maschine als Gleichstrommodell oder als Digital-Premium-Version mit Sound im Angebot. Die Wechselstromausführung gibt es als Digital-Premium-Modell wahlweise mit Sound oder dafür vorbereitet. Der Modellpackung liegt ein umfangreicher Zurüstbeutel bei.



DB-Wärmeschutzwagen mit Bremserhaus in H0.

Die Güterwagen-Palette für die Epoche III wird um zwei H0-Modelle erweitert: Der DB-Wärmeschutzwagen der „Badischen Staatsbrauerei Rothaus" ist als G-Wagen mit Bremserhaus ausgeführt. Er besitzt metallene Achslager und Achsstege, einzeln angesetzte Signalhalter und Lagerdeckel sowie eine Kurzkupplungskinematik gemäß NEM. Der Kesselwagen der DR, ebenfalls mit NEM-Kurzkupplungskinematik, trägt die Aufschrift „VEB Chemische Werke BUNA". Info: www.brawa.de.



DR-Rangierlok 108 156 mit Metallgetriebe und 21-poliger Schnittstelle.

ESU ▸ *Rückmeldemodul*

Mit dem „ECoSDetector“ erhalten Digital-Bahner ein Rückmeldemodul, das bis zu 16 Gleisabschnitte überwacht. Es versteht sich mit ECoS-Zentralen und Central Stations Reloaded. Die Option Zwei- oder Dreileiterbetrieb lässt sich direkt am Modul einstellen. Sofern „RailCom“-fähige Decoder verbaut wurden, kann der Detector an vier Gleisabschnitten gegebenenfalls auch Zugnummern erkennen. Updates der Betriebssoftware erfolgen bei Bedarf vollautomatisch über die Zentrale. Eine Ergänzung ist mit dem „ECoSDetector Extension Modul“ möglich, das bis zu 32 Ausgänge bietet, um beispielsweise Blocksignale entsprechend zu schalten oder besetzte Gleise mit einem Lämpchen anzuzeigen. Info: www.esu.eu.



Der ECoS-Detector kann 16 Gleisabschnitte überwachen.

LEMKE COLLECTION ▸ *Büssing-LKW in 1:160*

Mehrere Varianten des Büssing LU 11-16 sind als N-Modelle für die Wirtschaftswunderzeit (Epoche III) in der Produktlinie „MiNis“ erschienen: Ein grün-roter Pritschen-LKW, ein Fahrzeug der Spedition Kühne & Nagel mit Plane, eines mit „Jägermeister“-Werbung auf dem Kofferaufbau und ein Sattelzug der Spedition „Danzas“. Info: www.lemkecollection.de.



Fotos: Klaus Eckert

Den Büssing-LKW LU 11-16 gibt es in verschiedenen Versionen in 1:160.

AKU-MODELLE ▸ *Flachwagen Kps in 1:87*

Durch Umbau von O-Wagen entstanden zwischen 1978 und 1981 insgesamt 55 Fahrzeuge vom Typ Kps. Dabei wurden die betreffenden O-Wagen um 1,30 Meter verlängert, die seitlichen Bordwände entfielen, und pro Seite kamen vier Schwenkrungen hinzu. Die stirnseitigen Klappborde blieben erhalten. Das vorbildgemäß beschriftete H0-Modell stellt eine Wiederauflage der bereits erschienenen Version „Zirkus Knie“ dar. Rungen und Klappborde liegen als Zurüstteile bei. Der Wagen wird im Dreierset ausgeliefert. Info: www.aku-modelle.ch.

Foto: aku Modelleisenbahnen



Der Flachwagen der Bauart Kps ist im Dreierset erhältlich.

✪ ✪ US-CORNER ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪



Liebhaber der Denver & Rio Grande können bei Atlas in Zukunft auf die GP 30 mit der Nummer 3016 zurückgreifen. Das fein detaillierte Modell mit LED-Beleuchtung aus der hochwertigen Master-Serie ist als analoges oder digitales Fahrzeug erhältlich. Von den Atlas-N-Modellen der GP30/GP35 sind neben diesem Modell (Art.-Nr.: 47546) zahlreiche weitere Nummerierungs- beziehungsweise Farbvarianten erschienen. Ähnliches gilt für den PS-(Pullman Standard)-2-Hopper aus der preiswerten Trainman-Serie in Spur N. Von dem Vierachser sind ebenfalls zahlreiche neue Varianten in Auslieferung, darunter auch ein grauer Vertreter in den Farben der Delaware & Hudson Railroad (Art.-Nr.: 31973). H0-Bahner können bei Athearn ein preiswertes Sechs-Wagen-Set (Art.-Nr.: 72709) mit Hopper Cars der Missouri Pacific erwerben. Die schwarzen Wagen sind mit Kohle beladen und besitzen unterschiedliche Betriebsnummern.







Fotos: Rainer Albrecht

Vom noch jungen gelungenen Brekina-H0-Modell des Lieferwagens Dodge A 100 sind bereits die ersten Varianten bei den Händlern eingetroffen. Darunter sind auch je ein Modell im Eigentum der Rio Grande und eines der New York Central.

Modellbahn Aktuell

BUSCH ▸ *Schulbus, IFA-Traktor und Bierlaster in H0*



Wer passendes DDR-Ambiente im Maßstab 1:87 für die Epoche IV sucht, findet unter den Busch-Neuheiten nun einen Traktor der Marke „Fortschritt".

Als „Bierlieferwagen" dient der Robur LO 202 A. Es handelt sich dabei um ein umfunktioniertes Feuerwehrfahrzeug der ehemaligen DDR. Für die Epoche III hat Busch einen Mercedes-Benz O-3500 als Schulbus aufgelegt. Das H0-Modell verfügt über eine Inneneinrichtung und Vorhangattrappen. Info: www.busch-model.com



NOCH ▸ *Gleissystem für die Nenngröße Z*

Die Firma Noch hat den Europa-Vertrieb für die Spur-Z-Produkte des japanischen Herstellers Rokuhan übernommen, darunter dessen neues Gleissystem für 6,55 Millimeter Spurweite. Die Gleise sitzen in einer elastischen, 16,3 Millimeter breiten und 3,9 Millimeter hohen Kunststoffbettung, unter der sich auch die Antriebe für die Elektroweichen verbergen. Die Schienen bestehen aus Neusilber. Ihr Profil ragt 1,6 Millimeter empor. Das Zusammenstecken erfolgt über eine Clickverbindung, die Stromeinspeisung über einen Stecker am Anschlussgleis. Ein 330 Millimeter langes Flexgleis, ebenfalls mit Bettung, ermöglicht individuelle Gleisfiguren. Wer das neue System mit den Märklin-Z-Gleisen kombinieren möchte, kann auf einen speziellen Übergangsverbinder zurückgreifen. Passend zum Gleissystem fertigt Rokuhan auch einen Komfort- und einen Kompakt-Fahrregler. Beide Geräte verfügen über ein Batteriefach und sind daher auch ohne Netzstecker einsetzbar. Info: www.noch.de.



AUHAGEN ▸ *Mauer und Lampenattrappen in H0*

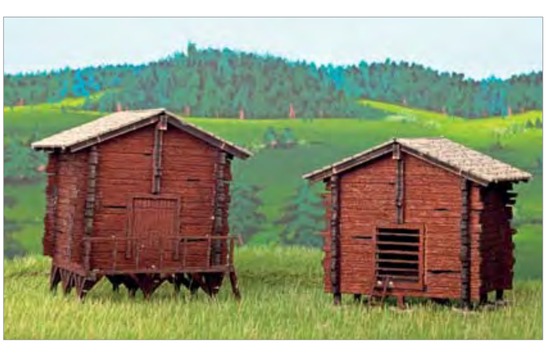


Zur Ausschmückung einer Siedlung oder eines Industriegeländes in der Baugröße H0 liefert Auhagen eckige Peitschenlampen-Attrappen. Die Packung enthält acht Mastlampen mit Steckdorn sowie vier Wandlampen. Die „Einfriedung", ebenfalls in H0, besteht aus zehn Mauerteilen in Backsteinoptik sowie Pfeilern in derselben Anzahl und bietet sich als Verlängerung der „Einfriedung mit Toren" an. In H0 erscheinen auch ein Bausatz für eine Betriebsfeuerwehr, eine kleine Balkenbrücke mit Beton-Brückenköpfen, eine Trafostation und ein Erweiterungsbausatz zum zweigeschossigen Verwaltungsgebäude, das sich mit den neuen Bauteilen drei- oder viergeschossig aufbauen lässt.

N-Bahner erhalten eine Unterführung und einen zweiständigen Lokschuppen, beides in Backsteinbauweise. Für den Eigenbau in H0 liefert Auhagen weiß geputzte und farbige Wände mit Ziegelstruktur sowie Industriefenster. Hinzu kommen Sichtbeton- und Blechdachplatten für TT und H0. Info: www.auhagen.de.

FALLER ▸ *Getreidespeicher und Stadl in 1:87*

Zur aktuellen Neuheitenpalette gehören mehrere kleine Lasercut-Gebäude in H0. Der Getreidespeicher in Stelzenbauweise, wie er vielerorts in der Alpenregion zu finden ist, lässt sich aus einem Bausatz mit 21 Teilen anfertigen. Das Material besteht aus Holz und Spezialkarton. Die Holzteile sind farbig lasiert. Dasselbe gilt für den alpenländischen Heustadl. Hier umfasst der Bausatz 24 Teile.





Eine weitere, 74-teilige Bausatzpackung enthält zwei Geräteschuppen für den H0-Garten. Das Bastelmaterial besteht aus Kunststoff, Spezialkarton und farbig lasiertem Holz. Eine Bauanleitung liegt allen drei Packungen bei. Für den Zusammenbau empfiehlt Faller den hauseigenen Expert-Lasercut-Kleber. Info: www.faller.de.

TILLIG ▸ *236 123 und Airport-Express-Silberlinge für TT-Bahner*





Fotos: Klaus Eckert

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Ende der 1930er-Jahre gebauten und verbliebenen Wehrmachtsdiesselloks der Baureihe WR 360 C 14 bei der Deutschen Bundesbahn und Reichsbahn als V 36 eingeordnet. Es entstanden auch Nach- und Umbauten. Die Loks wurden meist als Rangierloks eingesetzt. Die 236 123 gibt die Vorbildversion mit Dachkanzel wieder und passt in die Epoche IV. Sie besitzt eine Schnittstelle gemäß NEM 651 sowie eine Kurzkupplungskinematik. Ebenfalls in die Epoche IV gehören die in einmaliger Sonderserie gefertigten und im Dreierset angebotenen DB-Personenwagen mit der Aufschrift „Ihr Zug zum Flug". Ihre Vorbilder waren als Zubringer zum Flughafen Frankfurt/Main im Einsatz. Die in der Packung enthaltenen Silberlinge sind einmal als 1./2. Klasse- und zweimal als 2.-Klasse-Wagen gestaltet. Sie besitzen eine farblos gehaltene Inneneinrichtung. Details wie Bremsschläuche liegen als Zurüstteile bei. Für die Nachrüstung einer Innenbeleuchtung sind entsprechende Kontakte unter der Inneneinrichtung vorhanden. Info: www.tillig.com.

BREKINA ▸ *H0-Autos für die Epoche III/IV*

Im Maßstab 1:87 hat Brekina den von 1968 bis 1971 gebauten Ford 26 M aufgelegt, eine viertürige Limousine, deren Vorbild sich als „Mittelklasse-Ford" einst großer Beliebtheit erfreute.

Für die Ausstattung von DDR- und Nachwende-Szenen eignet sich der „Bulli des Ostens", der ab 1961 bis 1991 gefertigte Barkas-Lieferwagen. Brekina bietet den Barkas B 1000 in der Variante „DRK Krankentransport" und als roten Lieferwagen an. Info: www.brekina.de.



MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 40 JAHREN: *Blick ins Wuppertal*

☐ 1971 berichtete der MEB über die Modernisierung der Wuppertaler Schwebebahn. Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis gab einen Einblick in die Technik der damals schon 70 Jahre alten Schwebebahn. Für die Erneuerung des überalterten Fahrzeugparks wurden seinerzeit 28 moderne Gelenktriebwagen beschafft. Im Gegensatz zu den bisherigen Fahrzeugen, die nur über mechanische Bremsen verfügen, wurden bei den Neubauwagen erstmals die Fahrmotoren auch zum Bremsen verwendet.



HENSCHEL-GEWINNSPIEL

Fünf glückliche Gewinner

☐ Das Erbe eines der bedeutendsten deutschen Lokhersteller, der Firma Henschel aus Kassel, lebt im Henschel-Museum weiter und war uns im Heft 7/2011 ein Titelthema wert. Im dazugehörigen Gewinnspiel konnten Sie, unsere Leserinnen und Leser, fünf Lokomotivmodelle nach Henschel-Vorbildern gewinnen. Knapp 2000 Leser wollten ihre Chance nutzen und nahmen teil. Doch gewinnen konnten letztlich nur fünf von ihnen, darunter Wolfgang Richter aus Berlin, der unserem Fotografen stolz seine kleine Heimanlage vorstellte und persönlich seinen Gewinn, eine Lok der BR 45 von Liliput in H0, entgegennehmen konnte. Der Münchener Olaf Klimaschewski gewann eine 216 in H0 von Brawa. Bernd Jakob aus Gefell gewann eine 01 im Foto-Anstrich. Außerdem gewonnen haben Thomas Schierreich aus Stuttgart und Ronny Geppert aus Altmittweida.



Foto: Jakob

Bernd Jakob aus Gefell freut sich über eine DRG-01 von Tillig in TT.



Foto: Klimaschewski

Die rote 216 von Brawa gehört nun Olaf Klimaschewski in München.



Fotos (2): Stirl

Eine kleine Heimanlage, wie sie viele unserer Leser besitzen, präsentierte Wolfgang Richter unserem Fotografen.

3. US-CONVENTION RODGAU

Rockies und Prärie



☐ Im bereits etablierten Zweijahresrhythmus veranstalten die HEB-Hobbyeisenbahner am 15. und 16. Oktober 2011 in der Nähe von Frankfurt am Main die mittlerweile dritte US-Modellbahn-Convention in Deutschland. Die Modellbahnschau ist auf US-Themen spezialisiert, die auch in Deutschland zahlreiche Modellbahner anziehen. Veranstaltungsort ist das Bürgerhaus von 63110 Rodgau-Nieder-Roden in der Römerstr. 13. Die Veranstalter haben eine internationale Auswahl von 19 Modellbahnanlagen, Schaustücken und Dioramen sowie Händleranlagen in den unterschiedlichsten Spurgrößen, Bauarten und Schwerpunkten ausgewählt, um der Ausstellung wieder ein gehobenes Niveau zu geben und die Anreise lohnenswert zu machen. Darunter befinden sich allein sechs Premierenanlagen, die speziell für diese Veranstaltung gebaut wurden. Fast ebenso viele werden erstmals in Deutschland zu sehen sein. Sie kommen aus sechs europäischen Ländern, darunter Belgien, Dänemark, England und Schottland. In zahlreichen Workshops wird Praxiswissen von anerkannten Profis anschaulich weitergegeben. Allen voran sei der berühmte Modellbauer Pelle Soeborg aus Dänemark genannt, der unter den US-Fans einen fast schon legendären Ruf genießt. Er wird dieses Mal seine sehenswerten Fertigkeiten im Landschaftsbau demonstrieren. Weitere Informationen gibt es unter www.us-convention-brd.de.



Foto: MEB-Archiv

Die präsentierten US-Anlagen in Segment- und Modulform haben teils beachtliche Größen und unterschiedliche Betriebskonzepte.



Deutsches Rotes Kreuz

Das Deutsche Rote Kreuz sagt Dankeschön!

Herzlichen Dank für Ihre Spende. Sollten Sie Ihre E-Mail-Adresse angegeben haben, erhalte[n] eine Bestätigung per E-Mail. Sie können sich diese Seite auch für Ihre Unterlagen ausdruck[en]. Benutzen Sie dafür bitte die Druckfunktion Ihres Browsers.

Spendenbetrag: 930,00 EUR einmalig
Spendenzweck: Tsunami 2011 (Japan)

Firmenspende von: VG Bahn GmbH/MEB-Redaktion
Herr Olaf Haensch
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
haensch@vgbahn.de

Kontoinhaber/in: VG Bahn GmbH/MEB-Redaktion
Kontonummer: xxxxxx3141
Bankleitzahl (BLZ): 20041111
Kreditinstitut: comdirect bank

HILFE FÜR JAPAN

In den Ausgaben 5 und 8/2011 hatten wir hochwertige Eisenbahnbilder bekannter Fotografen zu Gunsten der Opfer der Erdbeben- und Atomkatastrophe in Japan versteigert. Inzwischen konnten wir die Aktion erfolgreich beenden und das Geld wurde ohne Abzüge dem Spendenkonto des Deutschen Roten Kreuzes gutgeschrieben. Die Redaktion freut sich über eine Summe von 930 Euro, welche die MEB-Leser und Liebhaber kreativer Fotografie bereitstellten. Unter den zu ersteigernden Werken befanden sich originale Werkfotos, handsignierte Abzüge sowie ein Poster und ein Leinwanddruck im Großformat.

MESSE-KALENDER

30. SEPT. BIS 3. OKT. 2011:	**8. BIS 9. OKTOBER 2011:**	**26. BIS 30. OKTOBER 2011:**
Modell, Hobby, Spiel, Neue Messe Leipzig.	Modellbaumesse, Ried im Innkreis.	Modellbau-Messe, Messe Wien.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 22, ab 1.1.2010,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
Schweiz: Kleines Abonnement 107,60 sFr
Großes Abonnement 141,50 sFr
EU-Länder: 63,80 €
Andere europäische Länder: 75,80 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422



Foto: Nelkenbrecher

UNERMÜDLICHE MIKADOS

Die Baureihe 41, vor 75 Jahren erstmals präsent, genoss bei Deutschlands Staatsbahnen zu Recht ein hohes Ansehen.

Das November-Heft erscheint am

12. Oktober

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Chocholaty

IM STIL DER FÜNFZIGER

Den auf den ersten Blick unscheinbaren H0-Haltepunkt Sersheim der Firma „anno1899“ macht Jörg Chocholaty zu einem Epoche-III-Schmuckstück.

Außerdem

Vom Tief- zum Hochbau

Basteln mit Polystyrol: Markus Tiedtke widmet sich den Tücken des Hausbaus.

Geölte Güterzugleistung

Märklins brandneues H0-Modell der 042 Öl stellt sich unserem Härtetest.

Route der Bahnkultur

Der Albula-Wanderweg garantiert grandiose Eindrücke und Fotostandorte.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Richard J. Solomon

ERFOLGS-STORY

Zu den bekanntesten Dieselloks der Welt zählen die F-Units von EMD. Brian Solomon erinnert an sie.

AUF NACH GLADSTONE

Das bekannte Team um Elmar Haug hat ein neues US-Segment in H0 gestaltet.



Foto: Elmar Haug

PLATZSPARENDE UMSETZALTERNATIVE

Platzmangel veranlasste Heinzwerner Ombeck zum Segmentdrehscheibeneigenbau mit Servoantrieb und Timer.

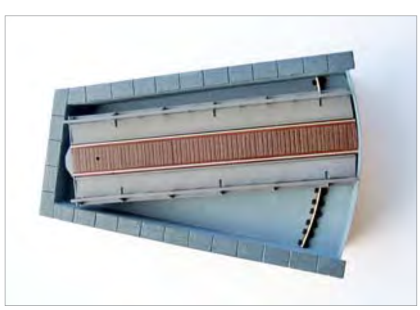


Foto: Ombeck

Öl, Dampf und Rauch.



Mit der Baureihe 41 entstand 1936 im Rahmen des Einheitslokprogramms der DRG erstmals eine universell einsetzbare Mehrzwecklokomotive. Den beiden Vorserienmaschinen folgten 364 Serienlokomotiven, die geringfügig verbessert und von nahezu allen deutschen Lokomotivfabriken bis 1941 geliefert wurden. Die 90 km/h schnellen und rund 1.900 PS starken Lokomotiven kamen in fast allen Bereichen zum Einsatz.
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Maschinen mit neuen Kesseln versehen. Zwischen 1957 und 1961 erhielten im Ausbesserungswerk (AW) Braunschweig 102 Loks der Baureihe 41 diesen neuen Kessel, der in Verbindung mit der entfallenen Frontschürze das Erscheinungsbild der 41er deutlich veränderte. 40 dieser Umbauloks kamen zusätzlich in den Genuss einer Ölhauptfeuerung. Die nicht umgebauten Maschinen wurden größtenteils in den 1960er-Jahren ausgemustert, bis 1971 folgten die rostgefeuerten Umbaumaschinen, die ab 1968 als 041 bezeichnet wurden. Die ölgefeuerten 41er (ab 1968: 042) hingegen standen bis zum Ende der Dampftraktion bei der DB (1977) für das Bahnbetriebswerk Rheine im Einsatz.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.**
- **Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.**



37925 H0-Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 042

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 042 mit Schlepptender und Öl-Hauptfeuerung der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, DB-Reflexglaslampen, beidseitigem Indusi, Puffertellerwarnanstrich und umgebautem Schlepptender mit Ölbehälter. Betriebsnummer 042 096-8. Betriebszustand um 1972.
Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei.
Länge über Puffer 27,5 cm.
Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22374.
Einmalige Serie. **€ 429,95 ***

Digital Funktionen	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt	x	x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x	x	x	x
Lokpfiff	x	x	x	x
Direktsteuerung	x	x	x	x
Bremsenquietschen aus		x	x	x
Luftpumpe		x	x	x
Glocke		x	x	x
Dampf ablassen		x	x	x
Injektor			x	x
Betriebsgeräusch 1			x	x

mfx NEM IV

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.